Я - подводная лодка !

Николай Черкашин

SHOUT
SHARE
IT

- Черкашин Николай

Черкашин Николай
Я - подводная лодка !

Черкашин Николай Андреевич
Я - подводная лодка!
РОССИЯ В ГЛУБИНАХ
От автора

Вот уже сто лет в глубинах морей пребывает, подобно подводному граду Китежу, некая часть России в лице тысяч моряков-подводников. Они обосновались под водной толщей океанов хоть и не без риска, но с известным комфортом - несут вахты у ядерных реакторов и скоростных турбин, смотрят видеофильмы и правят рулями глубины, пекут в электропечах пироги и измеряют толщину льда над головой, парятся в сауне и вслушиваются в звуки бездны, пишут письма и чертят на картах штурманские прокладки...

Историкам, психологам, аналитикам ещё предстоит объяснить, почему в XX веке российский флот устремился в подводное пространство и там в виде великой подводной армады обрел свое главное морское могущество - небывалое за триста лет отечественного военного мореплавания. Ни одна великая морская держава не имела такого подводного флота, как Советское государство в годы Холодной войны, - ни по числу кораблей, ни по скорости хода, ни по глубине погружения, ни по выносливости экипажей. Можно сколько угодно осуждать советский флот за его "агрессивность", но не надо забывать, что у каждого времени есть своя военная логика. И в логике противостояния с мировыми морскими державами сильный океанский ракетно-ядерный флот был для СССР исторической неизбежностью. Он и теперь после многолетнего варварского "реформирования" остается вторым флотом мира по своей ударной ракетно-ядерной мощи.

Кто-то из энтузиастов подсчитал, что за XX век в России (и в СССР) было построено 1027 подводных лодок. Из них погибло 115 единиц: 89 в ходе войн, 13 в мирное предвоенное время и столько же в послевоенные годы. Десятки тысяч моряков прошли через отсеки субмарин. Сотни остались в них навсегда. Но что мы знаем о них, об их службе?

Что мы знаем об этой подводной России? Есть дюжина хороших книг и несколько средних фильмов. Трагедия атомного подводного крейсера "Курск" вольно или невольно вызвала в российском обществе интерес к своему подводному флоту. По экранам прошла волна телепередач, вышли в свет книги о жизни

подводников. Жаль, что ещё не снят фильм, такой же доскональный и честный, какой сняли немцы о своих подводниках - "Das boot" ("Лодка").

Мне повезло встретиться с "последними могиканами" русского дореволюционного флота: мичманом Альфредом Бекманом и последним гардемарином Морского корпуса Борисом Лобачом-Жученко. Мне посчастливилось близко общаться с героями войны на морях адмиралом флота Георгием Михайловичем Егоровым и адмиралом Гордеем Ивановичем Левченко, вице-адмиралом Григорием Ивановичем Щедриным и командирами подводных лодок фронтовых времен Петром Грищенко, Михаилом Грешиловым, Георгием Васильевым... Но я не успел расспросить и записать первого командира первого отечественного атомохода капитана 1-го ранга Леонида Осипенко. Он умер в 1999 году. Теперь можно только пройти по его улице в самом подводницком городе срединной России - Обнинске. Я не успел наговориться с подводным Магелланом советского флота адмиралом Вадимом Коробовым в его сокольническом госпитале и великолепным рассказчиком адмиралом Владимиром Сидоровым.

Я многого не успел... Сколько их, нерасспрошенных, незаписанных ушли, как выражались моряки старого флота, "ниже земной ватерлинии".

Мне бы слушать и слушать морские рассказы вице-адмиралов Сергея Симоненко и Николая Пахомова, адмирала Валентина Селиванова и вице-адмирала Рудольфа Голосова, капитанов 1-го ранга Владимира Прудникова, Евгения Невяровича или мичмана Михаила Лесника, чудом вышедшего с затонувшей подводной лодки К-429... Да где взять эти блаженные часы для роскоши человеческого общения... Не успеваю. И может быть, уже никогда не успею. Но знаю и вижу, что флот заговорил. Заговорили те, кто был обречен на молчание по подписке. Написал и выпустил в свет несколько интереснейших книг из жизни подводников и флотских разведчиков контр-адмирал в отставке Анатолий Штыров, титанический труд представил на суд общественности историк контр-адмирал Георгий Костев - "Военно-морской флот страны 1945-1995 гг.", неизвестные страницы истории послевоенного флота приоткрыл и контр-адмирал Владимир Лебедько, флотская мемуаристика пополнилась содержательными книгами адмирала Аркадия Михайловского и адмирала флота Ивана Капитанца... Но как много ещё не сказано, не написано.

Была такая славная традиция на старом флоте - командиры кораблей почитали за долг перед грядущими поколениями оставлять записки о своих походах и плаваниях. Худо-бедно, но

из командирских книг можно составить целую библиотеку, каждая из них - печатный или рукописный памятник своему кораблю, экипажу, своим сотоварищам. Однако сколько бывалых моряков пребывают в подобном долгу. Одним недосуг, других страшит белый лист и непривычный труд.

Даже после общения с множеством бывалых подводников - командиров атомарин и командиров подводных дивизий, после расспросов многих ветеранов, бесед с историками флота я был поражен, узнав между прочим, что в 1958 году дизельные подводные лодки ходили из Арктики в Антарктиду и дошли до 40-й параллели. Это дизельные-то лодки! Из Арктики в Антарктиду - через всю Атлантику, в 1958 году - ни кондиционеров, ни надежных систем навигации... Не поверил сначала. Стал наводить справки о командирах. Вроде бы и не бог весть какая древность - 50-е годы. Но уже - история, новейшая, но история. Я не поверил своей удаче, когда мне сказали, что командир одной из тех легендарных субмарин Б-82 Геннадий Николаевич Швецов живет в Питере... Полдня ушло на поиски его адреса по "телефонной цепочке", и вот, наконец, в трубке женский голос:

- Да, это квартира Швецовых... Геннадий Николаевич дома. Но вряд ли он сможет вам что-то рассказать. Он пережил инсульт... Память отказала начисто.

Увы, и сын его тоже не смог ничего рассказать о давних походах отца. А вскоре я прочитал в "Морской газете" имя Геннадия Швецова в черной рамке... А подводная лодка, подобная Б-82, реликтового ныне 611-го проекта, сохранилась лишь в нидерландском городе Хелдере. Именно там подлодка Б-80, частица нашей истории, стоит как плавучий музей. В его бы отсеках портрет Швецова поместить...

Выяснилось, что у Швецова был дублер - вторым командиром на Б-82 ходил тогда ещё капитан 2-го ранга Константин Киреев. Он жив! Еду к нему.

Константин Константинович Киреев обитает в пятиэтажной желтой "хрущобе" на углу улицы Счастливой и бульвара Новаторов. Был он когда-то и новатором, и счастливым. Теперь стар и забыт. Окривел на "перископный" глаз - глаукома.

Принимал он меня в крошечной комнатке-каютке - два на два метра, я в таких и не бывал ни разу. А в комнатке - умные книги да карта с прокладкой невероятных подводных маршрутов - на атомоходах таких не делали - из Полярного да вокруг Австралии ходили... Поверх книг - черная суконная пилотка с советским "крабом".

Киреев - один из командиров Карибского кризиса. Только

ходил "под Америку" не через Атлантику, а через Тихий океан - к Гавайским островам, к базе ВМС США Пирл-Харбор. Всего в тех горячих событиях принимали участие 6 советских подводных лодок: четыре ходили из Полярного, две - с Камчатки. Американцы сумели поднять три. Три сумели сохранить свою скрытность. Киреев оказался в числе неуловимой троицы. Слава богу успел кое-что записать.

Мальчишки нынешнего столетия будут плакать от зависти к ним капитанам Немо XX века. Теперь когда ещё кто пойдет в подобные дали и глуби...

Как часто мы нелюбопытны и невнимательны к тем, кто пока ещё рядом и кого мы потом с удивлением будем созерцать на портретах в энциклопедиях, в барельефах мемориальных досок... Кто из нас, молодых офицеров, служивших на 4-й эскадре дизельных подводных лодок, знал, что наш грозный начальник штаба контр-адмирал Иван Паргамон был одним из тех, кто первым стрелял ядерной торпедой под водой, кто первым испытывал на своем корабле последствия ядерных взрывов? Только в прошлом году, спустя четверть века, удалось поговорить с ним, и то накоротке.

Подводникам 50-х годов не повезло в истории. Когда они совершали свои немыслимые походы и творили невероятные дела, запускали из-под воды ракеты, ходили под лед, все их рекорды, свершения, достижения, равно как и трагедии, были покрыты мраком секретности. Потом, когда эта пелена рассеялась, рассказывать о том, что было, стало некому: тот, кто знал, все унес с собой, у этого в старческих немочах угасла память, у третьего был неплохой архив, но сгорел вместе с дачей... Вести дневники в те годы категорически запрещалось, фотографировать тоже, в письма - ни полслова о подводных делах. Не позавидуешь историкам нашего флота, которые будут изучать середину XX века: кружево из белых пятен поджидает их...

Печальный парадокс: судьбу офицера царского флота легче проследить по архивным материалам, нежели судьбу советского офицера. Культура военно-архивного дела до революции была несравнимо выше, чем сегодня. Никогда не забуду, как ругался начальник Гатчинского архива ВМФ СССР, когда вместо копировальной техники, которую он заказывал в своем главке, ему прислали три аппарата для уничтожения секретных бумаг. Проще уничтожить документы по акту, чем их хранить.

Вот почему так важно расспрашивать и записывать сегодня тех, кто ещё жив и может что-то рассказать об уникальной и героической жизни россиян в глубинах морей и океанов. Тысячу

раз прав был Константин Симонов, когда говорил своим коллегам: "Никто не имеет права сказать, что знает войну досконально. Каждый из нас знает какую-то её частицу. Войну в целом знает народ, и народ надо расспрашивать о войне..." Надо расспрашивать народ, прежде всего флотский народ, о той беспримерной почти сорокалетней Холодной войне в Мировом океане.

Нужна экспедиция в память флота - целенаправленная, оснащенная оргтехникой, а главное, составленная из людей неравнодушных и небезразличных к истории родного флота. Таких, как капитан 2-го ранга Виктор Лавров в Архангельске и капитан 1-го ранга Игорь Кравцов в Северодвинске, капитан 1-го ранга Константин Шепотов, Владимир Фотуньянц и Александр Смирнов в Санкт-Петербурге, Владимир Верзунов в Таллинне и Андрей Лубянов в Севастополе... Такие энтузиасты есть в каждом российском городе, не обязательно морском и портовом. Беда, что каждый работает сам по себе, а нужны экспедиция, совместный поиск.

Книга, которую вы сегодня держите в руках, лишь в малой степени восполняет пробелы нашей "подводной истории". Один из её разделов посвящен секретным морским операциям времен Холодной войны. Это тот фон, на котором действовали наши подводные лодки в океане и Средиземном море более сорока лет.

В Америке уже отметили столетие своего подводного флота.

Российские же чиновники укоротили историю отечественного подводного плавания на несколько лет. Обидно. Определяя год столетнего юбилея, они исходили из царского указа о создании Учебного отряда подводного плавания в 1906 году, забыв, что первая боевая подводная лодка "Дельфин" была построена и сдана флоту в 1903 году. Уже к началу 1905 года на Дальнем Востоке был сформирован Отдельный отряд миноносцев - первое соединение подводных лодок. А 28 апреля 1905 года в бухте Преображенья, что в 70 милях от Владивостока, русские подводные лодки "Дельфин", "Сом" и "Касатка" впервые в мире вышли в атаку на японские корабли. Так почему же мы должны отмечать столетие своего подводного флота аж в 2006 году? Что это, как не казенный произвол над историей?

Будем надеяться, что жизнь сама расставит все точки над "i". Тем более что фактически в России уже начали отмечать знаменательную дату не обильными застольями, а реальными делами. Так, 4 декабря 2001 года российскому флоту была передана крейсерская подводная лодка "Гепард", сразу же ставшая рекордсменом по части бесшумности.

А 16 сентября 2001 года на берегу озера Разлив, что под

Сестрорецком, моряки торжественно открыли часовню Святого Николая Чудотворца. Именно в этом озере ровно 280 лет назад было испытано первое "потаенное судно", прообраз подводной лодки, созданный подмосковным крестьянином Ефимом Никоновым. В часовне поставлены памятные доски с названиями всех погибших в XX веке российских и советских подводных лодок.

В Гаджиеве, на флотилии атомных подводных лодок Северного флота, прошел первый фестиваль флотских бардов. Это тоже небывалое в своем роде событие. Моряки поют, когда очень трудно. Сегодня, после гибели "Курска", очень трудно... Может быть, поэтому появились новые - прекрасные - песни о море и моряках. Вот и в название этой книги легла строчка из популярной подводницкой песни: "Я - подводная лодка!" А дальше такие слова:

Днем и ночью стучит Дизель - сердце мое стальное.

Я - подводная лодка.

Но мне без людей не прожить.

Эта книга о людях в отсеках подводных лодок и о судьбах кораблей. И посвящается она Столетию подводного флота России.

Часть первая

"КУРСК": ВСПЛЫТИЕ ПОСЛЕ СМЕРТИ

Вместо вступления

"Плывут прощальные венки, и все - терновые..."

Видяево... Годовщина гибели атомного подводного крейсера "Курск". Из фиорда Ура-губы не видно морского горизонта, его загораживают скалы, поросшие корявыми деревцами и буйными мхами... Север обрамил общее горе достойно и строго: скалы, море и чайки-плакальщицы; в меру солнца и в меру дождя.

У этого плавпирса "Курск" чаще всего стоял с норда, с северного борта плавучего причала. Теперь здесь щемящая пустота, а с зюйда, с другой стороны, ошвартован его однотипный собрат - атомный подводный крейсер с крылатыми ракетами "Воронеж". Точно так же год назад стоял здесь "Курск", гороподобно высясь над водой и пирсом, подставив черное шаровидное лбище заполярному солнцу. Сейчас, в годовщину гибели "Курска", за глыбой рубки замер в парадном строю экипаж "Воронежа" - точь-в-точь как на том снимке, что облетел весь мир, - живая гребенка одношереножного строя, подводная сотня, атомная рать. Некоторые офицеры, мичманы и матросы этого корабля оказались навечно прикомандированы к экипажу "Курска", многие служили когда-то на нем, как нынешний командир - старпомом или нынешний инженер-механик - командиром БЧ-5. Им сегодня труднее, чем другим морякам,

потому что они каждодневно и ежечасно живут в ауре скорбной памяти боевых товарищей, которая поджидает их в каждом отсеке, на каждой перекладинке входного трапа... Но они живут и служат за двоих - за себя и за тех парней, которых поминала в тот день вся страна. На всем флоте - от Камчатки до Полярного, от Балтийска до Севастополя были приспущены флаги. Северный флот встал в Видяеве прощальным парадом на предпричальном плацу. Сюда прибыли подразделения от всех родов его войск - и от эскадры надводных кораблей, и от морской пехоты, повоевавшей в Чечне, и от морской авиации; прибыли почетные караулы от пограничников Арктики, от ПВО Заполярья.

К ним ко всем, к родственникам погибших вышел главнокомандующий ВМФ России адмирал флота Владимир Куроедов, сняв с головы фуражку.

- ...Сейчас норвежские, голландские, английские, российские специалисты объединились, чтобы поднять "Курск", - сказал главком. - Это наш долг перед погибшими. И если мы оставим все, как есть, мы сделаем шаг назад - в восьмидесятые годы.

За спиной адмирала горели на черной доске чьи-то горестные стихи:

Поглотила пучина больше сотни имен,

От простых бескозырок до высоких погон.

Ах, Россия, Россия, плавно катишь в веках Да кровавы туманы на твоих берегах.

Потом была минута молчания. Молчали люди, а корабли пытались сказать все, что наболело в их машинной душе. Я никогда не слышал такого пронзительного и такого жутковатого хора: плакали атомные подводные крейсера, жалобно взвывая сиренами, мрачно бася тифонами. Голосили атомарины "Воронеж" и "Кострома", белоснежное госпитальное судно "Свирь" и морские буксиры. Им откликнулась даже труба гарнизонной котельной, окутавшись клубами белого пара. Барабанщики эскадренного оркестра мерно отбивали медленные такты.

Когда стих плач кораблей, рванула воздух команда:

- На пле-чо! Напра-во!

"Не бил барабан перед смутным полком..." Бил! Еще как бил перед сводным полком Северного флота. Чеканным парадным шагом маршировал полк перед своим главкомом, мимо вдов и сирот, мимо седоволосых монахов Трифон Печенгского монастыря, мимо причального фронта, мимо памятной доски, заваленной венками, сквозь которые пробивались отчаянные строки:

Сколько муки и веры,

Сколько правды и лжи Утонули в глубинах Каждой русской

души...

В этом же ритме ходили в отмашке золотые шевроны на рукавах плавсостава и белые перчатки морской пехоты, клинки знаменных ассистентов и ладони капельмейстера. Шли под "Прощайте, скалистые горы...", под "Море и стонет и плачет...", отбивая общий шаг мерно, слитно, клятвенно... Пять мичманов-барабанщиков яростно и глухо выгрохатывали старинный воинский бой, задавая тон общему биению сердец.

В одной могиле и купели...

А потом была лития в деревянной церкви Николы Морского, срубленной костромскими плотниками на берегу Ура-губы. Вместить она могла не более двух десятков прихожан, и потому оказалась посреди тех, кто пришел постоять у её стен с горящей свечой. Ее сосновый ковчег плыл в море голов. Свечи держали и христиане и мусульмане - единым Храмом стал в этот час сруб под православной главкой. И в клеймах икон, которые привезли с собой печенгские монахи, были выписаны - впервые в истории церковного искусства - лики атомщиков и ракетчиков, вычислителей и турбинистов, лики мучеников "Курска", под ними же славянской вязью шли имена - русские, татарские, башкирские, горские, немецкие - без различия, кто крещеный, а кто нет. Все они приняли крещение в одной купели...

Я стоял рядом с маленьким пожилым мужичком, чья круглая, по-татарски стриженная голова была горестно втянута в плечи. Валерий Сабирович Янсапов прилетел сюда из Ишимбая. Его сын, командир отделения коков главстаршина Соловат Янсапов, навсегда остался в четвертом отсеке "Курска". И не было в мире таких слов - ни на татарском языке, ни на русском, - которые могли бы объяснить ему его горе, примирить его с ним...

...Поминали подводников в офицерской столовой противоавианосной дивизии. Три зала с трудом вместили добрую тысячу народа. Мы сидели против женщин в черных платках и, словно злостные должники, боялись поднять на них глаза.

Проникновенное, как всегда, слово молвил командующий Северным флотом адмирал Вячеслав Попов.

Зал поднялся.

- Помянем...

Ох и горька ж ты русская водка под вдовьи слезы...

Мне выпало поднимать чарку вместе с матерью, отчимом и вдовой штурманского электрика мичмана Андрея Полянского. Они приехали из Тихорецкой. Генерал, сидевший напротив, уговаривал их жить, несмотря ни на что...

- Вот и не верь в судьбу, - вздыхала мать Андрея. - Андрюшин отец погиб в 26 лет, и сын тоже в 26... Но почему?

Этот же безответный вопрос стоял в глазах Ирины Белозоровой, вдовы капитана 3-го ранга Николая Белозорова, командира электротехнической группы... И Ирины Лячиной, вдовы командира "Курска". И только бабушка мичмана Кузнецова, потерявшая сына в Афганистане, дочь - от тяжелой болезни и внука на "Курске", - Александра Арсеньевна, седая, с орденом Отечественной войны на трикотажной кофте, утешала своих соседок. Видно, слова такие знала...

Кто-то делился своими снами:

- ...Я говорю, Володя, ты же погиб! А он улыбается: ты что, ма, сама же говорила - я в рубашке родился...

А потом все пошли в ту казарму, где стояли застланные "по-белому" койки их сыновей... Кто-то верно сказал: "Они уходили на три дня, оказалось - навечно".

Профессия подводника - это нечто большее, чем умение защищать Родину. Родину защищает и боец с ружьем. Профессия подводника - это ещё и великая любовь к морю, к океану. Любовь почти платоническая. Трудно любить то, что практически не видишь. Очень трудно любить море, видя его разве что в перископ, ощущая его лишь по стрелкам приборов. Но именно так любят море подводники - из его глубины.

Кое-что о простейших истинах

"Ребят с "Курска" не спасли только потому, что поздно обратились за иностранной помощью". Эту простую "истину" телетолкователи уже успели вдолбить в сознание широких масс. В подобное объяснение легко поверить, потому что его очень легко понять, гораздо легче, чем вникать в технические околичности, о которых толкуют специалисты: какие-то непонятные комингс-площадки, шлюзовые камеры, аварийные люки... Верить им - тяжкий труд розмысла. Гораздо проще - "поздно обратились за помощью к иностранцам".

Простейшие "истины" живучи, как и простейшие паразиты. Тем более что на печальном примере "Курска" осуществилась древняя притча о пастухе, который развлекался криками "Волки!". А когда пришли настоящие волки, сельчане не поверили ему и потеряли стадо.

Русский человек вообще не склонен верить официальным сообщениям: будь это сводки военного Информбюро или заверения генсеков о послезавтрашней эре коммунизма или безопасности чернобыльского взрыва. И вот теперь все объяснения - справедливые! - насчет того, почему нельзя было войти в десятый отсек "Курска" и выйти из него, воспринимаются как оправдания властей, как попытки скрыть горькую истину. И тем не менее в морскую историю России войдет как непреложный

факт: Северный флот для спасения "Курска" сделал все, что можно было для этого сделать. И сделал он это, несмотря на всю свою разоренность. Так тяжело больной человек в минуту крайней опасности встает и превозмогает все свои немощи, а порой и предельные возможности. Североморцы первыми же убедились, ещё до призыва иностранцев, что спасать уже, увы, некого.

Смерть любая страшна, но страшнее - когда бесполезна,

Значит, надо искать оправдание смерти и смысл...

Так откликнулся на гибель "Курска" мурманский поэт Николай Колычев. Да, надо искать смысл мученической смерти ста восемнадцати человек. Верующему человеку это сделать проще, чем атеисту. Потому что верующий увидит в подводной трагедии не техногенную катастрофу, а Знамение; недаром в центральном посту атомарины находилась икона, преподнесенная курянами, Божия Матерь "Знамение". Что же оно означает, это Знамение? Поэт ответил на него так:

Опускают венки на суровую скорбную воду.

Да прозреют живые, поняв, как друг другу нужны.

Вся Россия скорбит. Значит, мы остаемся народом!

В общей боли и муках срастается тело страны.

Не только Россия, весь мир вздрогнул, когда рванул этот страшный подводный взрыв, когда внимал стукам живых из стального гроба, когда читал строки не тронутой огнем и водой записки Колесникова, когда видел и слышал, как выкрикивают матери в черную воду имена своих сыновей. Неужели такие потери на стыке веков и тысячелетий ничего не значат? Неужели мы не поймем, ради кого и во имя чего погибли лучшие из лучших?

Вот и североморка Ирина Поливцева о том же:

Двухтысячная осень, ты жертвенной любовью Нас Кольскою Голгофой в народ объединила,

Рябиновые руки забрызгав алой кровью,

Что, по кресту сбегая, грехи наши омыла...

"Будьте милостивы к мертвым..." - возглашали древние мудрецы древнего северного народа в ханты-мансийском эпосе "Мадур-Ваза". То, что было понятно ханты-мансийским сказителям, мы только-только начинаем постигать... Мы, которые до недавнего времени хоронили своих погибших моряков втихаря под безымянными обелисками, а то и вовсе отрекаясь от них, учимся быть милостивыми к мертвым, учимся отдавать им последние почести, смешивая при этом в душевном порыве воинские ритуалы с незабытыми ещё партийно-советскими обычаями и церковными обрядами. Северный флот помянул свою

печальную годовщину достойно.

Но быть милостивым к мертвым означает не только кресты и стелы, поставленные в их честь и память. Это значит ещё и продолжение их праведных дел, оборванных смертью, это ещё и труд не дать погибнуть, захиреть их сиротам. Годовщина памяти "Курска" показала: мы иногда умеем быть милостивыми к своим павшим, - когда по-настоящему пронзит, когда грянет гром, даже если он не с небес, а из глубин.

Глава первая "Курск" на бивнях "Мамонта"

Самый главный секрет, который хранится на борту затонувшего (и теперь уже поднятого) атомного подводного крейсера "Курск", - это тайна его гибели.

До сих пор не верится в такую потерю, до сих пор нет убедительного объяснения тому, что произошло...

Деятельность правительственной комиссии под эгидой вице-премьера Ильи Клебанова так же загадочна, как и причина гибели атомохода. Самое очевидное достижение её работы - выдвижение на первое место версии "нештатной ситуации" в торпедном отсеке. Но так же, как не меняется сумма от перестановки мест слагаемых, не меняется и момент истины от перестановки рабочих гипотез.

Тем не менее версия о столкновении "Курска" с подводным объектом с повестки дня не снята.

В самом деле, какой детектив отмахнется от того, что российская подводная лодка в момент своей гибели находилась в окружении трех недружественных ей субмарин?

Кто-то, правда, вспомнит древнее римское правило: "после того не значит по причине того". Разумеется, здесь нет стопроцентной вероятности, что именно иностранные субмарины причастны к катастрофе русского подводного крейсера, но цепь косвенных фактов в сторону не отброшена...

Пока комиссия так и не ответила (да и вряд ли когда-нибудь ответит) на главный вопрос: почему энергия первого взрыва пошла внутрь отсека, а не из него, как предусматривала такое развитие аварии конструкция торпедных аппаратов? Ведь неспроста же задние крышки торпедных аппаратов, выходящие в отсек, втрое прочнее передних, открывающихся в забортное пространство.

Работа правительственной комиссии несколько проясняет картину того, что произошло в торпедном отсеке. Со всей определенностью сказано, что первый взрыв грянул в трубе торпедного аппарата, в котором находилась практическая (учебная, без заряда взрывчатого вещества) торпеда. Найдены и обследованы фрагменты этого аппарата. Его стенки вспучены, а

это говорит о том, что первый (малый) взрыв произошел именно в трубе аппарата. Задняя крышка его с номером "1" обнаружена на кормовой переборке отсека. Ее просто впечатало в нее, приварило мощным выбросом раскаленных газов. Почему она вопреки всем законам прочности торпедных аппаратов оказалась там? Ведь она втрое прочнее, чем передняя крышка, и сделано это для того, чтобы в подобных аварийных ситуациях вышибало именно переднюю крышку - тогда мощь взрыва уйдет в море, а не в отсек. Но если она, эта передняя крышка, будет прижата во время взрыва чем-то очень массивным, то тогда выбьет заднюю, что и случилось. Что могло прижать её под водой? Вот тут-то и напрашивается версия № 2, как часть общего предположения: передняя крышка была прижата в момент столкновения массой другой подводной лодки. Отсюда и срабатывание двигателя деформированной торпеды. (С чего бы ему срабатывать при нормальных условиях?) Да и сам "момент столкновения" это вовсе не мгновение, а растянутое по времени сминание обоих корпусов, взаимная деформация. За эти секунды и срабатывает стартовый двигатель.

Вот почему выдвижение версии о "нештатной ситуации" в торпедном отсеке ничуть не отменяет бывшую "первую". Столкновение - это тоже нештатная ситуация в первом отсеке.

Пока спасатели готовились к подъему "Курска", следователи, аналитики, морские инженеры, профессионалы-подводники, знатоки истории флота продолжали и продолжают ломать голову над тайной загадочной катастрофы...

Нет ни одного суждения по "Курску", которое не вызывало бы яростных споров и отвержения: "Поднимать? Не поднимать! А если поднимать, то вовсе не так, как решили в "Рубине". Отрезать первый отсек? Ни в коем случае! Это уничтожит следы первопричины гибели. Там могли уцелеть торпеды! Да не могло там ничего уцелеть после такого взрыва!"

И так без конца. Бесконечные догадки, гипотезы, предположения, бесконечные "скорее всего" и "я почти уверен". Я лично почти уверен, что рейтинг версий принесен в угоду политическому торгу насчет "противоракетного бронежилета" - ПРО. Даром, что торг уже проигран.

Попытка заставить всплыть затонувшую атомарину вызывал в мире интерес не меньший, чем и драматические спасательно-эвакуационные работы прошлой осенью. Ведь подъем со стометровой глубины 24-тысячетонного атомного подводного крейсера - беспрецедентное в мировой практике дело. По степени риска его вполне можно назвать технической авантюрой, хотя к решению этой сверхсложной задачи привлечены, возможно,

лучшие инженерные умы.

Особую тревогу вызывала тросовая часть судоподъемного проекта. Нет такого троса, который бы море не смогло оборвать. Даже попытка подъема относительно маловесной (по сравнению с "Курском") спасательной камеры "Комсомольца" с помощью тросов не увенчалась в 1997 году успехом - толстый капроновый канат оборвался на качке. Что же говорить о 24-тысячетонной махине? Правда, тросы, которые применяет судоподъемная фирма "Мамут" ("Мамонт"), особенные. По сути дела, это тросовые жгуты, состоящие из 54 отдельных прядей. Каждая скручена из 7 стальных высокопрочных струн. Тросы специально спроектированы для подъема сверхтяжелых грузов и имеют длину до полутора километров. Усилия 26 тросовых гидродомкратов находятся под контролем компьютера. Именно он вел пошаговое движение подъемников и дозировал нагрузку на каждый цилиндр.

Однако никто не мог точно предсказать, как поведут себя ядерные реакторы после неизбежных новых встрясок или, не дай бог, нового падения атомарины на грунт. Если при этом нарушится герметичность первого контура, потом ни одного иностранного специалиста никаким калачом не подманишь к "фонящему" корпусу.

Практически все, что замышляли сделать судоподъемщики, оговаривалось словом "впервые". Впервые предстояла резка гигантского корпуса на глубине, не вырезка "окон", а отделение отсеков. Впервые предстояла постановка в док аварийного ядерного объекта, установка гигантского и деформированного корпуса на клети по доковым чертежам.

Особые толки вызвало решение комиссии отделить носовой отсек, временно оставив его на грунте, а потом поднимать силами российских водолазов. Мотивировали это тем, что в первом отсеке обнаружили невзорвавшиеся торпеды, которые представляли особую опасность, так как после мощной взрывной встряски лишились всех ступеней предохранения. Никто не знал, как они поведут себя при подъеме корабля.

Чиновник высокого ранга, полагающий, что лучше жевать, чем говорить, изложил с телеэкрана суть судоподъемного проекта столь невнятно, что даже у профессионалов-подводников вызвал бурю эмоций.

"Как без носового отсека? - возмущался известный боевой адмирал-подводник. - Но ведь потом же все равно придется поднимать этот опасный первый отсек. Значит, неизбежно придется рисковать жизнями водолазов, разве что российских. Или их жизнь менее ценна, чем жизнь иностранных

специалистов?"

Отсутствие логики в этом вопросе породило немало кривотолков среди авторитетных подводников. Громко и нелицеприятно высказывали свои сомнения: "Рубин" хочет спрятать концы в воду. Ибо ту часть "Курска", с которой связаны пусть и слабые, но все же надежды на выяснение первопричины взрыва, собираются пока оставлять на дне морском. Кто знает, сколько продлится это "пока"?

На все эти вопросы отвечал журналистам заместитель главкома ВМФ России вице-адмирал Михаил Барсков:

- Носовую часть мы отрезаем ещё и потому, что при подъеме, сильно поврежденная, она может обломиться и вызвать разбалансировку подъемных устройств. Отрезать её будут с помощью робототехники и водометов, в чьи мощные струи подаются абразивные материалы. Так что российским водолазам рисковать жизнью во время таких работ не придется. Но сначала будут проведены размывка грунта и детальный осмотр места работ на предмет поиска невзорвавшихся торпед. Ракеты "Гранит", находящиеся в прочных контейнерах, опасности не представляют. Выгружать их будут уже после подъема - в доке.

Долгосрочный прогноз погоды в месте работы водолазов был в целом благоприятный. Лишь в сентябре синоптики предсказали непродолжительные штормы.

Подъемные работы были разбиты на этапы: до 16-17 июля - размыв грунта вокруг корпуса атомарины. Затем - установка оборудования. До 7 августа будет вестись - круглосуточно - отрезание носовой части и сверление прочного корпуса под захваты. К середине сентября все должно было быть готово для подъема крейсера с грунта.

Президент компании "Мамут" Франс Ван Сеймерен и директор компании "Смит" Фриц Ван Рит рассказали о деталях судоподъемного проекта.

- Специальный понтон - "Гигант" - длиной в 140 , а шириной в 39 метров оснастят в Роттердаме 26 стренговыми подъемниками, каждый из которых может поднимать до 900 тонн, - объяснял господин Ван Сеймерен. - В днище будет вырезан специальный проем для размещения в нем рубки "Курска". С "Великана" мы спустили в глубину подъемные тросы, захваты которых водолазы закрепят в проделанных в корпусе отверстиях. Все узлы крепления уже испытаны на нагрузку, вдвое превышающую потребную. Подлодка будет поднята на уровень несколько ниже днища понтона. Подъем будет проходить медленно сантиметр за сантиметром. Влияние волн снизят компенсаторы вертикальной качки, обеспечив тем самым плавный - без рывков - подъем.

Понтон, с подвешенной к нему подводной лодкой, намеревались отбуксировать в Кольский залив, где на судоремонтном заводе в Рослякове атомарину поджидал в самый большой на Северном флоте плавучий док ПД-50. Тогда же собирались извлечь из отсеков и тела погибших моряков. Говорили о том, что перед переходом в воздушную среду они как можно дольше должны находиться в морской воде, которая, как известно, препятствует быстрому разложению тканей.

А что делать с искореженным корпусом атомарины? На этот вопрос Клебанов ответил весьма благодушно: "Отправим на утилизацию установленным порядком". Но очереди на разделку ожидают сотни отслуживших атомных подлодок, и среди них есть "старушки" сорокалетнего - запредельного для кораблей такого класса - возраста.

Понтон "Гигант" собрали в том же цеху северодвинского завода "Севмаш", где когда-то строили и сам "Курск". Едва фирма "Мамут" перечислила деньги на оплату работ, как на них сразу же положили глаз архангельские энергетики, которым Севмаш задолжал немалую сумму. После долгих переговоров срок отключения электроэнергии был перенесен на 00 часов 01 минуту 1 августа, тогда как контрактный срок сдачи "Гиганта" был определен к двадцатым числам последнего летнего месяца. Глава РАО "ЕЭС России" Чубайс заставил немало понервничать северодвинских судостроителей, однако, к счастью, репрессивных мер удалось избежать...

Так или иначе судоподъемные работы в Баренцевом море начались почти в назначенные сроки. Ничто не остановило тяжеловеса "Мамута"-"Мамонта", принявшего на свои бивни столь престижный и выгодный заказ, как подъем всемирно и печально известной атомарины.

Кстати, россияне давно знакомы с этой компанией. Ее техника и её специалисты устанавливали 4600-тонную крышу над новым Олимпийским стадионом в Москве, а также транспортировали по воде и суше 900-тонный химический реактор из Санкт-Петербурга в Пермь. Оставалось надеяться, что столь же успешно завершится и возвращение "Курска" к родным берегам.

Кое-что из истории...

Первая судоподъемная операция в российском флоте состоялась в 1717 году близ острова Котлин. Для подъема затонувшего во время шторма 64-пушечного корабля "Нарва" царем Петром были приглашены водолазы из Амстердама. Похоже, решая проблему с подъемом "Курска", решили продолжить историческую традицию и снова обратились к тем же

замечательным специалистам. Правда, стародавним голландским водолазам поднять "Нарву" в целости не удалось. "Курск" из фирмы "Мамут" тоже поднимали, как мы знаем, по частям.

Тем не менее совсем недавно, лет пятнадцать назад, российские, тогда ещё советские, водолазы и инженеры выполняли небывалые в мире подводные работы: поднимали затонувшие подводные лодки целиком - и дизельные, и атомные - в рекордно короткие сроки. А первый в нашем флоте спасатель подводных лодок - судно-катамаран "Волхов" - был спущен на воду в 1913 году. "Волхов", переименованный в "Коммуну", явил рекорд корабельного долголетия: он и сейчас ещё в строю Черноморского флота, разве что приспособлен теперь уже не для подъема субмарин, а для спуска глубоководных аппаратов. На смену старику в 1968 году пришел мощный спасатель подлодок "Карпаты", поднявший с 200-метровой глубины ракетную подводную лодку С-80. Потом были построены две специальные субмарины (типа "Ленок") для вызволения из глубин экипажей аварийных подлодок: они несли на себе специальные глубоководные аппараты, два из которых догнивают ныне на причале Екатерининской гавани в Полярном. Все было - и ничего однажды не стало... И тогда снова, как и триста лет назад, обратились к голландцам.

...Почти весь сентябрь отрезали носовой отсек. Довольно часто рвались цепные пилы. Да и то сказать - не дрова пилили, а прочнейший корпус из легированной стали. Однажды пила-цепь нашла на якорную цепь и, конечно же, порвалась. Ее привычно уже водолазы заменили на новую. Потом российские моряки несколько суток изучали линию отреза - прошла ли она до самого низа, то есть прорезаны ли килевые балки или нет. Голландцы, наконец, сумели убедить наших в качестве своей работы. Но тут в конце сентября, когда почти все уже было готово, на Баренцево море обрушился затяжной шторм.

Хуже всего - ждать у моря погоды, да ещё в прямом смысле этого слова. Погоды у Баренцева моря ждали и водолазы, и судоподъемщики, и моряки Северного флота, и, конечно же, десятки, если не сотни журналистов со всего света, прилетевшие в Мурманск "на подъем "Курска". Начальник пресс-службы Северного флота капитан 1-го ранга Владимир Навроцкий делал все, чтобы утолить информационный голод пишущей и снимающей братии, но главное событие, ради которого все собрались в Мурманске, волею осеннего моря все откладывалось да переносилось.

Распявшись на восьми якорях, баржа "Гигант", а вместе и с ней атомный крейсер "Петр Великий" перемогли осенний шторм.

Нет худа без добра: вынужденная пауза позволила завершить расчистку технологических отверстий в прочном корпусе, а водолазы смогли без спешки установить на грунте четыре датчика радиационного контроля.

Чем ближе подступал решающей день, тем меньше скепсиса становилось в стане наблюдателей. Уверенность в том, что "Курск" поднимут, высказывали даже те, кто поначалу определял вероятность успеха весьма осторожно: пятьдесят на пятьдесят. Острие проблемы сместилось в иную плоскость: как поведет себя ядерный реактор, потревоженный неизбежными толчками, рывками, качкой? Как поведет он себя, когда отсеки будут осушены и реактор лишится своего естественного расхолаживания на морской глубине?

Раздавались, и не без основания, голоса: а стоит ли подвергать опасности радиоактивного заражения единственный незамерзающий на Крайнем Севере российский порт? Военное ведомство пыталось сдержать атаки экологов "Паспортом безопасности" предстоявшей операции. Но этот документ сразу же стал объектом критики, поскольку никакая бумага не перекрыла бы поток радионуклеидов, если бы реакторы атомарины дали губительный выброс. Никакой "паспорт" не мог дать стопроцентной гарантии столь рисковому делу, как подъем, транспортировка и постановка в док поврежденного ядерного объекта. И тем не менее гарантия была...

- В конце 80-х годов здесь, на Кольском полуострове, - рассказывал контр-адмирал Владимир Лебедько, - в бухте Андреева создалась ситуация, близкая к ядерной катастрофе. В обветшавшем хранилище отработанных ТВЭЛов (урановых стержней), которые свозили туда со всего Северного флота, возникла угроза цепной реакции, поскольку стержни, срываясь с проржавевших подвесок, падали на дно бетонного бассейна как попало. Создалось опаснейшее нагромождение урановых изделий, которое однажды могло привести к образованию критической массы, и тогда не миновать нового Чернобыля...

Ликвидировать этот "урановый завал" вызвались добровольцы подводники, которых возглавил преподаватель кафедры радиационной безопасности Учебного центра капитан 1-го ранга Владимир Булыгин. Он и его люди с помощью лебедок, а порой и руками вытаскивали "фонящие" ТВЭЛы из осушенного бассейна и перегружали их в ячейки бетонных кубов, поставленных в кузовах мощнейших БелАЗов. Чудом избежали переоблучения, но "дозы схватили". Опаснейший очаг ликвидировали. Капитану 1-го ранга Булыгину вручили Золотую Звезду Героя, остальные получили ордена и цветные телевизоры. По прихоти истории именно

ликвидатор Булыгин стал последним Героем вскоре рухнувшего Советского Союза, живым, то есть не награжденным посмертно, Героем. Живет он и ныне под Петербургом - в поселке атомщиков - в Сосновом Бору. Честь и слава ему за неведомый миру подвиг. Но не дай бог, если в Рослякове, куда планируют поставить "Курск", снова потребуются герои-добровольцы. Они, конечно же, найдутся, но доколе испытывать судьбу?

Как ни странно, но представители Госатомнадзора Норвегии выказали уверенность в экологической безопасности подъема затонувшей атомарины. "У нас нет оснований не доверять информации наших российских коллег, - заявили они, - тем более что результаты мониторинга, который самостоятельно проводили норвежские экологи, подтвердили их данные".

Тем не менее в сентябре в Рослякове прошли учения по защите населения поселка в случае радиационной опасности. В Мурманске в аптеках повысился спрос на йодосодержащие препараты...

И вот этот день наступил: в ночь с 6 на 7 октября 2001 года мощное усилие 26 домкратов-подъемников оторвало атомарину от грунта. Это произошло неожиданно легко - без ожидавшегося присоса к глинистому грунту. "Курск" приподняли сначала на четыре метра... В эти минуты люди на борту "Петра Великого" не сдерживали слез. Обнимались все, понимая, ч т о они победили...

Кортеж

...Мир не знал такой похоронной процессии - ни по грандиозности действа, ни по скорби не было ничего подобного за всю историю мореплавания. Баржа-катафалк несла под собою братский стальной гроб, в котором пребывали около сотни тел погибших подводников... Приспустив флаг, её эскортировал тяжелый атомный ракетный крейсер. Впереди шел малый противолодочный корабль, который промерял глубины и был готов к любым неожиданностям на пути каравана, за ним - мощнейший морской буксир впрягал табун всех своих лошадиных сил в стальные "постромки". В шлейфе кильватерного следа следовало гидрографическое судно, ведя радиационные замеры. Весь этот кортеж двигался медленно-медленно, как и подобало печальному шествию.

Если бы лучшие церемониймейстеры мира сочиняли ритуал к подобному случаю, и то бы не получилось так, как вышло по жизни, - строго, скорбно, величественно.

А море сияло небесной голубизной. Море вернуло "Курск", простив людям все их просчеты и проволочки, и от грунта отпустило, и злые осенние штормы попридержало, и даже дельфинов на прощание прислало. Они появились там, где их

никогда не было, - в районе гибели атомной подлодки. Туда же, на опустевшее ложе поднятой атомарины, с борта экспедиционного судна "Майо" была опущена мраморная плита в память тех, кто здесь погиб и кто провел уникальную судоподъемную операцию...

Есть нечто жутковатое в том, когда машины начинают копировать не движения даже, а поведение людей: вот одна из них принимает в свои объятия мертвого собрата и передает его на железные длани третьей. Именно так выглядела "драма", разыгранная погибшей атомариной, баржей-транспортировщицей и доком.

Буксировочный ордер медленно входил в створы Кольского залива. Под днищем баржи-гиганта пребывал пока в родной стихии обезображенный "Курск"; он словно стыдился показать миру свое страшное увечье. Так было во сне одной из вдов подводников, Ольги Колесниковой: "Я знаю, что он вернулся домой и где-то прячется. Я ему - Митя, но ведь ты же где-то здесь, выходи! А он мне - не могу, ты испугаешься..."

По оба берега Кольского залива стояли люди с биноклями и без. Они молча вглядывались в бесшумный издали и почти бездвижный караван, будто тщились разглядеть в глубине синих вод черное тело подводного крейсера или хотя бы его рубку в проеме баржи "Гигант"-4. И все города и городки с восточного и западного побережий залива - Полярный и Горячие Ручьи, Североморск, и Росляково - безмолвно отдавали честь тем, кто возвращался домой на щите.

"Ку-урс-ск" - выл и свистел ветер во всех антеннах и штагах. Траурный эскорт медленно проследовал мимо кораблей эскадры, застывших у пирсов, мимо геройской и не в пример счастливой подводной лодки К-21, навечно поднятой на постамент, мимо белого особняка штаба Северного флота на вершине сопки. И мало кто знал (в штабе-то знали), что самую острую боль в своем сердце таил сейчас только один человек. Он стоял на мостике тяжелого атомного крейсера "Петр Великий" - капитан 1-го ранга Владимир Гелетин. Тело его сына - капитан-лейтенанта Бориса Гелетина покоилось во втором отсеке "Курска". И если отрешиться от глыб военного - корабельного - металла, морских глубин и скал вокруг, то все было предельно просто и издревле горестно: отец вез мертвого сына домой. В позапрошлом августе он провожал его в море. Еще раньше - в июле - Гелетин хоронил своего четырехлетнего внука (сына Бориса), умершего от неизлечимой болезни. Есть ли предел ударам судьбы? И какова мера стойкости человека? Капитан 1-го ранга Владимир Гелетин - живой ответ на все эти жестокие вопросы...

Итак, "Курск" вернулся... Он долго ждал разрешения на вход в росляковский плавучий док.

Когда-то именно там началась и моя флотская служба - подводная лодка, на которую я был назначен, стояла именно в этом ПД-50. Кто мог подумать тогда, что сюда же встанет и атомный подводный крейсер К-141? Кто мог подумать, что "непотопляемая" атомарина в считанные минуты рухнет на грунт? Как часто мы восклицаем теперь это почти риторическое - "кто бы мог подумать?!". Но жизнь заставляет думать, заставляет предвидеть самое невероятное. Удары по нью-йоркским небоскребам тому ещё один печальный повод.

В те дни, когда решалась судьба подъема "Курска", на кольских брегах тихо и скромно отмечалась пятнадцатилетняя годовщина гибели в Саргассовом море атомохода К-219. Последнее время, увы, годовщины своих катастроф мы отмечаем чаще, чем дни праздников.

За накрытыми столами сидели те, кто едва не повторил судьбу экипажа "Курска"... Тридцать четыре подводника с К-219 во главе со своим былым командиром капитаном 1-го ранга Игорем Британовым приехали в Гаджиево, из которого когда-то уходили в свой последний поход. Несмотря на предельную занятость, командующий Северным флотом адмирал В. Попов сумел выкроить час, чтобы побывать на товарищеском вечере. В те далекие и тревожные дни его подводная лодка находилась в соседнем районе. Капитан 2-го ранга Попов попытался прийти на помощь К-219, но аварийная ситуация развивалась быстрее, чем ожидалось. Игорь Британов сделал все, чтобы спасти своих людей. На этом вечере жена одного из офицеров, Татьяна Кретова, расцеловала Британова:

- Спасибо вам, что мы не вдовы!

Адмирал Попов вручил командиру, пережившему суровую опалу, наградной кортик. Разумеется, речь зашла и о "Курске".

- За все эти 14 месяцев, которые прошли со дня трагедии, мы не получили от подводников ни одного рапорта о списании на берег, - сказал командующий Северным флотом. - Более того, офицеры надводных кораблей просят о переводе на подводные лодки. Военкоматы забиты письмами - "хочу служить в подводном флоте!". И это при всем при том, что подводники сегодня лишены почти всех льгот, которые были у них в прежние времена. Дух сегодня таков, что даже если кончатся корабли, пойдем в арсеналы, разобьем ящики, достанем винтовки, снимем смазку и будем служить, как наши прадеды.

Работы по подъему "Курска" ни на один день не прервали плановую боевую подготовку флота. Подводные лодки как

выходили, так и выходят в море. Вот и сейчас они там.

Разговор о "Курске" продолжился в Североморске, в штабе флота. Знакомый кабинет. В его окнах - причалы и море, в его окнах - флот и Север, боевые корабли и низкое, почти черное, осеннее небо. На тужурке комфлотом командирская "лодочка", в пальцах - мундштук, на столе - портсигар - эти верные вещи помогали пережить лихую годину.

- Что ещё помогало? - переспрашивает Попов. - Письма! Я получил свыше 350 добрых искренних писем от самых разных людей со всех концов России. Они-то и поддержали на плаву...

- Вячеслав Алексеевич, как вы оцениваете судоподъемную операцию?

- Высшим баллом. Все работали четко и слаженно. Проблемы, если возникали, решались без проволочек и лишних эмоций, хотя время отчаянно поджимало. Порой бывало так: решение найдено, на чертежах ещё проводят последние линии, а приспособление уже изготавливают в металле. Никакого бюрократизма! Не могла не впечатлить и новая технология судоподъема. Это реальный шаг в XXI век.

Кстати, цепная пила, которой отпиливали первый отсек, наше изобретение. Десять лет назад её запатентовал директор судоремонтного завода "Нерпа" Павел Стеблин. Но тогда особой нужды в ней не увидели... Я весьма признателен голландским и норвежским глубоководникам. Но ведь самая страшная работа выпала нашим водолазам - они входили в затопленные отсеки, они выносили тела погибших... Весом вклад Северного флота и в ход судоподъемной операции: наши корабли охраняли район, обеспечивали экспедицию точной гидрометеоинформацией, вели радиационный мониторинг. Транспортное, медицинское обеспечение. Все водолазы прошли специальную подготовку на однотипной "Курску" подводной лодке "Орел". Наконец, расчетно-проектные работы - их вели инженеры ЦКБ "Рубин" под руководством академика Дмитрия Спасского. Корабелы Северодвинска быстро и качественно построили понтоны. Прямо можно сказать - поднимали всем миром.

В мурманском пресс-центре я познакомился с корреспондентом английской газеты "Гардиан" Рубеном Сергеевым, который подарил мне ксерокопию статьи офицера-подводника королевского флота Великобритании. Нарендра Сетья индус по происхождению - служил на британской атомной подводной лодке "Конкорер". Это единственная в мире атомная подводная лодка, которой случилось потопить боевой корабль своими торпедами: в ходе войны за Фолклендские острова она отправила на дно аргентинский крейсер "Генерал Бельграно".

Лейтенант Нарендра Сетья участвовал в том морском бою. Гибель русской подводной лодки "Курск" его потрясла. Вот что он сказал по этому поводу: "Двадцать лет я провел на Холодной войне, в которой русские были нашими "врагами". Теперь же команду "Курска" я не воспринимаю как русскую в том былом понимании; эти ребята для меня - братья-подводники. В своем закрытом сообществе подводники не разделяются по национальностям или языку, они объединены высоким человеческим духом. В моем сердце - все парни с "Курска" и родственники каждого из них. Я уверен, что и подводники всего мира разделяют мои чувства".

Когда читал эти строки, вдруг вспомнилось, что капитан Немо из любимого жюльверновского романа "80 тысяч лье под водой" был тоже индусом. Я думаю, что и он бы согласился с каждым словом своего земляка и коллеги.

Глава вторая ЧЕРНЫЙ КОРПУС

И вот этот день настал... 23 октября "Курск" вышел из-под воды. Весь. Кроме первого отсека.

Более года подводную лодку видели только водолазы-глубоководники смутно, сквозь толщу воды и "снег" планктона. Было много споров и сомнений, что однажды мы увидим её при солнечном свете. Однако увидели. "Курск" всплыл сначала под орла, начертанного на рубке, затем под палубу верхней надстройки, потом и вовсе море схлынуло со стапель-палубы росляковского дока.

Триумф? Безусловно... Но триумф грустный. Кощунственно бить в литавры по поводу технической победы, но как не сказать добрые слова всем участникам уникальной операции? Тем более что эти слова адресовал им человек, более чем кто-либо знавший цену подводного труда, - бывший главный инженер Аварийно-спасательной службы (АСС) ВМФ СССР контр-адмирал в отставке Юрий Константинович Сенатский:

- Этот подъем - начало нового века в прямом и фигуральном смысле слова, новой эпохи в области судоподъема. Шедевр! Фирма "Мамут" честно заработала свои деньги. Надо было обладать не только высоким научно-интеллектуальным потенциалом, но и весьма рисковым характером для проведения такой работы в столь сжатые сроки. Ну, и, конечно же, феноменальное везение с погодой. Нам такие гидрометеоусловия при подъеме хотя бы той же С-80 и не снились...

Обезглавленный, с обрезанными перископами, слегка обросший морскими ракушками, "Курск" стоял на стапель-палубе росляковского дока, словно огромный стальной гроб... На черный корпус летел мокрый снег, словно клочья чьей-то седины.

Как ни рвались на поднятую атомарину следователи и

прокуроры, все же первым вступил на корпус подводного крейсера сын командира - лейтенант Глеб Лячин. Именно он командовал тем катером, который доставил к подводному крейсеру главнокомандующего ВМФ России адмирала флота Владимира Куроедова, командующего Северным флотом адмирала Вячеслава Попова... Кто-то принял очень человечное решение: первым должен вступить на борт "Курска" не чиновник судебного ведомства, а сын погибшего командира. В противном случае произошло бы невольное оскорбление памяти павших подводников - ведь только преступников первыми встречают люди из прокуратуры.

Вслед за лейтенантом Лячиным поднялись на палубу подлодки адмиралы, сняв фуражки. Первым делом подошли к кормовому аварийному люку, ставшем невольной западней для тех, кто выжил в кормовых отсеках после страшного удара... Заглянули в него... Почему подводники не смогли выйти из шахты запасного выхода? Теперь специалисты точно скажут почему.

На "Курске" работают несколько бригад криминалистов самого разного профиля - от взрывников до медиков. Маловероятно, что они найдут в отсеках атомарины ответ на главную загадку: что инициировало первый взрыв в торпедном отсеке? Тем более что первый отсек, самый важный для понимания трагедии "Курска", остался пока на грунте. Правда, не много надежд на то, что и искореженные металлоконструкции носового отсека сохранили след первопричины трагедии. Удалось извлечь несколько аппаратных журналов, в которых фиксируется ход несения тех или иных вахт; по записям в них можно судить об обстоятельствах, предшествовавших роковым взрывам. И только.

25 октября подводный крейсер осушили и криминалисты вошли через кормовой аварийный люк в девятый отсек. Они извлекли оттуда тела трех моряков, которые довольно хорошо сохранились. Но опознать их лица сразу не удалось. Потом в дебрях искореженных отсеков нашли ещё несколько трупов. Несколько позднее в североморском госпитале медики установили личность своего коллеги - капитана медицинской службы Алексея Станкевича...

Меньше всего я ожидал, что телерепортерам разрешат снять ту самую вмятину, о которой столько говорили и столько спорили, что даже сомнение возникло: а была ли эта самая вмятина? Теперь очевидно - была, есть. Вот она - длинная и довольно глубокая борозда проходит по правому борту ниже ватерлинии. Ее не мог прочертить киль надводного корабля - иначе след остался бы в верхней части корпуса. А вот "подводный

объект" - запросто. Версия капитана 1-го ранга Михаила Волженского, что иностранная подлодка задела "Курск" своей кормовой частью, а именно кормовым стабилизатором, нашла ещё одно, зримое подтверждение. Не надо быть трассологом, чтобы заметить - длинный след прочерчен довольно узким предметом, каким и является подводное "крыло" субмарины. Тогда становится ясно, почему вторая подлодка отделалась довольно легко - все её жизненно важные центры отстояли достаточно далеко от места удара. Становится ясно и то, почему она так медленно удалялась от места происшествия: противолодочные самолеты североморской авиации определили её скорость: не более пяти узлов. Столь нехарактерно малая для атомоходов скорость может быть объяснена тем, что иностранная подлодка получила повреждения винторулевой группы. Находит свое объяснение и 135-секундная пауза, которая разделяет оба взрыва. Первый мог быть вызван тем, что в "смятом" после удара торпедном аппарате деформировалась и лежавшая в нем торпеда, в её двигателе соединились окислитель и топливо - форс пламени ударил в стеллажные торпеды. Мощный разогрев при резко возросшем давлении вызвал детонацию остального боезапаса. Однако главная вмятина, её начало - все это осталось на корпусе первого отсека, чьи фрагменты, как объявлено, были подняты ещё в прошлом году и будут, как объявлено, подниматься в следующее лето.

Могло ли такое случиться - подводный таран? Этот вопрос до сих пор задают люди, для которых столкновение подводных лодок ничем не отличается от дорожно-транспортного происшествия на шоссе.

"Мы гонялись друг за другом, как истребители!"

Леденящие душу видеокадры, снятые в руинах "Курска", мне довелось смотреть вместе со вдовами подводников и бывшими командирами подводных лодок. Капитан 1-го ранга в отставке Юрий Филиппович Голубков командовал самой быстроходной в мире атомариной - К-162. Именно она установила не превзойденный до сих пор рекорд подводной скорости - 44,7 узла (82,8 км/час).

- Мы отрабатывали учебные задачи в полигоне, где ныне погиб "Курск", - рассказывает Голубков. - Вдруг доклад акустика: на траверзе правого борта шум винтов иностранной атомной подлодки. Понимаю, за нами вели слежку и иностранец случайно вышел за пределы нашего кормового сектора, то есть зоны акустической тени. Командую "право на борт" и вывожу наглеца, как говорится, на чистую воду. Он же стремится снова зайти мне в корму, спрятаться в непрослушиваемом секторе. Чужак

маневрировал резко и дерзко. Но у меня же скорость выше, и это я захожу ему в корму. И держусь в его кормовом секторе, несмотря на все выкрутасы, которые он совершал под водой. В конце концов, он понял, что ему не отвязаться, и пошел прочь из наших терввод. Я проводил его до указанного мне рубежа, а потом вернулся в базу. И только потом, представив себе наше взаимное маневрирование как бы со стороны, испытал нечто похожее на ужас. Две огромные ядерные "коломбины" с немалой скоростью заходили в хвост друг другу, как истребители, причем на предельно малой "высоте", причем ориентируясь только на шумы винтов...

Такие "игры" припомнит любой командир-подводник, ходивший в моря. Одним везло, другим - не очень: сталкивались, но все же расходились по своим базам пусть с вмятинами, но без трупов. "Курску" не повезло преотчаянно...

Мы снова вглядываемся в экран: стальное мессиво труб, кабелей, конструкций спрессовано чудовищным взрывом до войлочной плотности. С трудом различаю изжеванный, словно окурок, ствол перископа, бессмысленно свисает якорь-цепь, та самая, которая мешала отпиливать торпедный отсек, вот ржавая горловина кормового аварийного люка... И снова обезображенный нос: вместо второго отсека - забитая стальным хламом труба. Это жерло вулкана, принявшего огненный выброс внутрь себя.

Командующий Северным флотом адмирал Вячеслав Попов просил не показывать эту страшную рану вовсе не из соображений секретности:

- Для нас, моряков, корабль - всегда нечто живое и одушевленное. И демонстрировать увечья родного тебе существа - больно...

Тем не менее этическими соображениями пренебрегли. Наверное, мир все-таки должен был заглянуть в этот обожженный стальной кратер, из которого вознеслись души оплаканных им людей. Надо было показать и эту роковую вмятину... Да, вмятина пролегла не только по правому борту "Курска", она навсегда отпечаталась в наших душах...

Так получилось, что в этот день - 26 октября - ровно год назад из девятого отсека извлекли тело капитан-лейтенанта Дмитрия Колесникова с его запиской, прогремевшей на весь мир. Нынешним летом Ольга Колесникова встретилась с тем самым водолазом-глубоководником, Сергеем Шмаковым, который выносил из лабиринта смерти её мужа.

- Я очень боялась этой встречи, - рассказывает Ольга. - Я не знала, что ему сказать... Я просто обняла его. Сергей стал мне родным человеком, потому что он вошел в Митину могилу,

потому что его руки держали руки моего мужа... Потому что он подарил мне последнюю встречу с Митей. Ведь даже то, что от него осталось... для меня это было родное тело...

Прошлым летом Ольга ходила на катере к месту гибели "Курска" и бросила в море большую красную розу.

Теперь те же слова, идущие из сердца, сказала судоподъемщикам и мать другого Мити - матроса Дмитрия Старосельцева - Вера Сергеевна. Я познакомился с ней в Видяеве, на поминальной годовщине гибели подводного крейсера.

- Дима так рвался на эту лодку! Ведь она носила название нашего родного города. Я тоже радовалась - думала, спрячу единственного моего сынка от войны в Чечне под водой. Вот и спрятала... Разве уйдешь от судьбы?

Диму Старосельцева опознали в Рослякове в числе первых...

Адмирал Вячеслав Попов просил родственников погибших подводников не терзать себя понапрасну и не приезжать в Росляково без приглашения. Но не выдержала душевного напряжения и, не дожидаясь вызова, бросив все, ринулась в Мурманск мать капитана 3-го ранга Николая Белозорова, а вслед за ней и его вдова Ирина.

- Я сама почувствовала, что Колю подняли. Пока не опознали, но он там... Там и его мама. Я должна была быть рядом с ней!

С Николаем Ирина прожила душа в душу четырнадцать лет. Море часто и надолго разлучало моряка с домом, с женой и сыном Алешей.

- Все наши встречи он отмечал в своем календарике, - говорит Ирина, и знал наперечет, сколько дней в году он провел с нами. В 1996-м таких дней было всего сорок четыре. В роковом 2000-м - и того меньше. Последний раз мы виделись в марте... Тогда мы отдыхали на Колиной родине - под Воронежем на берегу Россоши. Он ловил рыбу, а я вязала. Вдруг закуковала кукушка. Мы загадали, кому сколько лет жить. Мне она куковала долго. А когда Коля загадал на себя - вдруг замолчала...

Командир электротехнической группы Николай Белозоров принял свой смертный час в пятом отсеке...

День за днем с борта "Курска" выносили носилки с телами, закутанными в черный пластик. Шел скорбный подсчет - двенадцать... девятнадцать... тридцать два... сорок пять... семьдесят девять...

- В Баренцевом море погибли не сто восемндцать человек, а больше, утверждает Ольга Колесникова. - С ними, нашими мужьями, погибли дети, которые могли родиться от них...

..."Курск" стоял в лесах на стапель-палубе росляковского дока - носом к городу, кормой к морю. Его готовили к последнему

плаванию во Вьюжный, на судоразделку. 28 октября начали выгрузку крылатых ракет. И снова пошел счет - считали ракеты и тела, тела и ракеты. Мертвый корабль нехотя отпускал свой экипаж, цепко держал свое оружие...

Глава третья

ПИСЕМ С "КУРСКА" БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ...

Вдова старшего мичмана Андрея Борисова Наталья Антоновна получила прощальное письмо от мужа спустя год после его похорон. Письмо обнаружили в пластиковой бутылке из-под минеральной воды следователи во время поисковых работ в девятом отсеке. Это третье послание с борта затонувшего крейсера, и похоже, что писем с того света не больше будет - все тела остававшихся в живых после чудовищного взрыва подводников подняты и тщательно осмотрены. Те же, кто погиб в носовых - предреакторных - отсеках, написать ничего не успели.

Маленькая деталь: бутылка с минеральной водой была извлечена из аварийного продовольственного "бачка". Раньше в его комплект входили банки с консервированной питьевой водой. Теперь такие "консервы" на флот не поставляют, как и многое другое. Но без аварийного запаса питьевой воды в море не выпустят. Поэтому офицеры сбрасываются из скромных своих жалований и сами покупают необходимые "расходные материалы". Так пластиковая бутылка попала в девятый отсек...

Итак, на "Курск" был высажен мощный "прокурорский десант". Сорок следователей-криминалистов и десять экспертов из военных прокуратур сутки напролет вели тяжелую и опасную работу внутри искореженного многоярусного лабиринта, порой сильно загазованного, порой забитого илом, хламом, залитого машинным маслом, обнаруживая то тут, то там мертвые тела либо их части...

"Нечеловеческая сила, в одной давильне всех калеча..." - будто про "Курск" сказал когда-то поэт. Что вырвало из-под контроля эту нечеловеческую силу и направило внутрь корабля, сказать пока никто не может. Все три версии, выдвинутые Государственной комиссией по расследованию причин и обстоятельств гибели атомной подводной лодки, оставались в силе, меняя лишь места на шкале вероятности. Однако "версия столкновения не исключает версии взрыва", как справедливо заявил старший следователь Артур Егиев.

На очередной пресс-конференции в Мурманске главнокомандующий ВМФ России адмирал флота Владимир Куроедов сказал:

- Нам более-менее ясно, как развивались события на "Курске" с первой секунды взрыва. Но нет ничего такого, что бы вывело нас

на события до этой первой секунды.

А в этом и кроется разгадка подводной катастрофы. Сомнительно, что извлеченные самописцы прольют на неё свет. Правда, благодаря этим "регистраторам" удалось установить, что реакторы были заглушены не только автоматикой, но и вручную, усилиями тех, кто уцелел после огненного урагана, пронесшегося по носовым отсекам.

Неизвестно, что назвали телерепортеры "вахтенным журналом", который обнаружили криминалисты. На подлодке много всевозможных эксплуатационных, аппаратных журналов. Все они регистрируют лишь параметры и режимы работы тех или иных агрегатов. Самый главный вахтенный журнал ведется в центральном посту, именно в него записываются все команды и все доклады с постов, он и есть тот самый "черный ящик" для объективного контроля за действиями экипажа. Но мы все видели, во что превратился второй отсек. Сохранился ли в том огненном аду хоть один бумажный листок? Да и успел ли вахтенный центрального поста внести в журнал хоть какие-то записи? Ведь у него тоже на все про все оставалось 135 секунд... К тому же некоторые эксперты полагают, что первый взрыв был достаточно силен, чтобы оглушить, контузить всех, кто находился в центральном посту.

В те октябрьские дни в Санкт-Петербурге проходила традиционная встреча бывших подводников-северян под эгидой адмирала Аркадия Михайловского, возглавлявшего в годы Холодной войны Северный флот, и командира некогда гремевшей по морям и океанам 4-й эскадры подводных лодок контр-адмирала в отставке Льва Чернавина. Разумеется, речь на встрече зашла о "Курске". Вороша свой немалый морской опыт, офицеры и адмиралы пытались связать новые факты, сообщенные генеральным прокурором, с тем, что уже было известно. Единства мнений не было. Но именно в жарких спорах возник своего рода "фоторобот" катастрофы. В самых общих чертах выглядит он так: обнаружив в ходе учений иностранную подводную лодку в своем полигоне, капитан 1-го ранга Лячин дал приказ подвсплыть на перископную глубину, чтобы донести об этом по радио. Следившая за "Курском" субмарина, потеряв гидроакустический контакт с подводным крейсером (прогретые за лето верхние слои воды мешали распространению звуковых волн), попыталась восстановить его и тоже начала подвсплытие. В результате непредсказуемого взаимного маневрирования подлодка-разведчица задела "крылом" кормового стабилизатора носовую часть "Курска", деформировала один из торпедных аппаратов и прочертила дальше по обшивке ту борозду, которая прошла ниже

ватерлинии до середины второго отсека (излетная часть этого следа была показана в телерепортаже). В корпусе боевой ракетоторпеды, смятом в результате удара, произошло соединение топлива с окислителем: вспышка, пожар - тот самый первый взрыв, который зафиксировался на лентах сейсмографов как "малое событие". Через 135 секунд - второй, сверхмощный взрыв...

Корреспондентка популярной газеты задала вопрос старшему следователю по особо важным делам подполковнику юстиции Артуру Егиеву:

- Между первым и вторым взрывом прошло около двух минут. Что можно успеть сделать за это время?

- Единственное, что некоторые успели сделать, - это натянуть на себя "идашки" (индивидуальный дыхательный аппарат), а те, кто в последних отсеках, успели перебраться в девятый. Люди в первых отсеках были живы очень недолгое время. Быстрая смерть.

А вот в седьмом отсеке уцелели и стекла на приборах, и даже некоторые лампы дневного света. Уцелели люди, которые потом вынуждены были перейти в девятый отсек, отсек-убежище, оказавшийся дьявольской западней. Судебно-медицинская эскпертиза доказала со всей определенностью: в корме подводники группы капитан-лейтенанта Колесникова жили не более восьми часов. За это время трое из них успели написать свои прощальные записки: сам Колесников, капитан-лейтенант Аряпов и старший мичман Борисов.

"... В четвертом отсеке моряки были одеты в средства индивидуальной защиты, в подводные костюмы, которые позволяют некоторое время дышать автономно, - сообщали следователи. - Все тела располагались головой в сторону пятого отсека, то есть создается впечатление, что они пытались перейти туда".

Здесь нужно внести уточнения. В те последние две минуты никто из носовых отсеков не устремлялся в кормовые. Все действовали так, как предписывает главный подводницкий закон: никто не имеет права покинуть аварийный отсек без команды. Скорее всего, сразу же после первого взрыва в отсеках стали вспыхивать короткие замыкания. Ведь электросети "Курска" были под напряжением. Эти "пожарчики" начали тушить так, как предписывают в таких случаях корабельные расписания. Люди первым делом натягивают индивидуальные дыхательные маски.

Четвертый (жилой) отсек "Курска" - это его "тылы", в нем расположены камбуз, провизионные кладовые, медицинский блок, зона отдыха... В четвертом должны были находиться двенадцать человек во главе с командиром отсека старшим

лейтенантом Денисом Кириченко, инженером дивизиона живучести: капитан медслужбы Алексей Станкевич, фельдшер мичман Виталий Романюк, старшина команды снабжения старший мичман Василий Кичкирук, четыре кока, трюмный и три матроса-ученика. По боевой тревоге коки становятся санитарами, они под руководством фельдшера разворачивают ПСО - пост санитарной обработки и потому должны сразу же надевать химкомплекты. После первого же взрыва обитатели четвертого отсека, не дожидаясь ничьих команд, начали облачаться в спецкостюмы. За две последние минуты, отпущенные им судьбой, они успели это сделать. Пока непонятно, каким образом в четвертом отсеке оказалось восемнадцать человек - на шесть больше, чем положено по боевой тревоге. Быть может, "нештатная ситуация" в первом отсеке застала экипаж по "готовности-два, подводная", и тогда моряки бежали в носовые отсеки из пятого-бис, но не успели преодолеть четвертый? Второй взрыв накрыл их всех своей чудовищной мощью, избавив от тех мук, которые выпали тем, кто уцелел в корме. Возможно, именно взрывная волна и швырнула обитателей четвертого отсека головой к пятому.

С большим трудом приоткрываются детали подводной трагедии... Споры вокруг неё не утихают и вряд ли когда-нибудь стихнут.

"А были ли стуки из отсеков?" - все ещё сомневаются многие читатели газет.

- Наверняка, были, - отвечает мичман запаса Василий Перелевченко, оказавшийся однажды сам в подобной же стальной западне на затонувшей атомной подводной лодке К-429. - Я сам выстукивал в корпус морзянку, пока рука не онемела...

В одной из газет приведен такой "аргумент": "Статистика показывает: за тридцать лет в мире зафиксировано двадцать столкновений атомных подводных лодок. И ни одна из них не погибла при этом, боезапас от столкновений не взрывался, все лодки своим ходом возвращались в базу..." Замечательное суждение: эка невидаль - сталкивались атомоходы и будут сталкиваться, делов-то... Ничего страшного. Но есть не менее замечательная пословица - раз на раз не приходится. И есть убийственный факт, приведенный другой столичной газетой: житель Подмосковья тридцать лет использовал в качестве наковальни старую авиабомбу времен войны. А на тридцать первый год под ударом его молотка она рванула...

После подъема "Курска" и визуального изучения повреждений легкого корпуса версия столкновения снова вышла на первый план. О том, что она наиболее вероятна, сообщил во

всеуслышание человек, на которого в большей степени, чем на других членов комиссии, был наложен обет молчания, начальник экспедиции особого назначения Герой России вице-адмирал Михаил Моцак:

- Была зафиксирована масса косвеннных признаков наличия в непосредственной близости от аварийного "Курска" второго подводного объекта, также, возможно, аварийного. "Петр Великий" зафиксировал этот объект гидроакустическими средствами. Это было зафиксировано визуально людьми, которые пытались вытащить из воды аварийные буи...

- Иностранные?

- Ну, аварийная раскраска практически у всех одинакова, а наш буй до сих пор находится на корпусе "Курска".

- Почему найденный буй не был поднят? Ведь он мог бы являться доказательством столкновения.

- Буй удерживался кабель-тросом на глубине трех метров. Фактически он как бы висел на якоре. Этим якорем могло быть что угодно.

- В том числе другая подводная лодка?

- Да. И когда офицер попытался подцепить буй багром, у него это не получилось. К сожалению, дальнейшие обстоятельства привели к потере буя из-за ухудшения погоды. К вечеру 13 августа наши летчики на расстоянии примерно 18 миль к северо-западу от "Курска" зафиксировали всплывавшие топливные пузыри. Потом противолодочные самолеты обнаружили уходящую из Баренцева моря подводную лодку. Такой же вылет был сделан на следующие сутки, чтобы подтвердить местонахождение этой подлодки, и по всем каналам сигнал наших гидроакустических буев был прицельно подавлен системой подавления "друзей" из НАТО.

- Почему же обнаруженный "подводный объект" был потерян, причем такими кораблями, как "Петр Великий", "Адмирал Чабаненко", которые специально предназначены для поиска подводных лодок?

- Я, как начальник штаба флота, признаю, что это упущение. "Петр Великий", когда обнаружил затонувшую подводную лодку и зафиксировал при этом второй подводный объект, своей главной задачей считал наведение в кратчайшие сроки на "Курск" сил спасения. Может быть, это было неправильно. В этой ситуации надо было выполнять и задачу спасения, и задачу выявления истинной причины катастрофы. Наша главная задача была доставить к месту катастрофы корабль - носитель спускаемых аппаратов и суметь состыковать спускаемые аппараты с лодкой, в которой стучали люди.

- Кстати, звучали заявления, что это были технические стуки.

- Здесь ситуация была сложная. При исходном обнаружении мы зафиксировали два источника стуков: технические и ручные. Технические через некоторое время пропали, да так и не стучат наши станции. А по поводу ручных - мое личное мнение, что, может быть, двадцать три человека в девятом отсеке и погибли через восемь часов после катастрофы, уже тогда, когда отсек был затоплен. А в пятом и в пятом-бис отсеках могли и дальше оставаться живые моряки, которые продолжали стучать. И последние стуки мы слышали в 11.00 14 августа.

Это интервью, опубликованное в газете "Известия" 17 ноября 2001 года, вынужден был прокомментировать вице-премьер Илья Клебанов.

- Прямых доказательств столкновения у нас нет, - заявил глава правительственной комиссии. - Косвенных доказательств - достаточно много. Станут ли они моментом истины, покажет время... Я лично опрашивал дежурные команды крейсера "Петр Великий", которые видели в море аварийный буй. Они подтвердили, что на месте трагедии было обнаружено масляное пятно. По моей просьбе матросы и офицеры сделали рисунки увиденного, которые вошли в материалы следствия.

"Масляному пятну", всплывшему на месте трагедии, даже как косвенному доказательству грош цена. О нем без результатов анализа этого масла - чье оно: российское или иностранное - и упоминать бы не стоило. После таких повреждений, какие получил "Курск", нет ничего удивительного, что на месте трагедии возникло масляное пятно. А вот буй - дело серьезное. Это визитная карточка любой субмарины. Родной буй "Курска" остался на его корме рядом со злосчастным аварийным люком.

Я не раз встречался с командирами наших подводных лодок, переживших подводные столкновения с американскими субмаринами. Один из них командир ракетного атомного подводного крейсера стратегического назначения К-407 ("Новомосковск") капитан 1-го ранга Андрей Булгаков, живет в Обнинске. Вот что он рассказал:

"Это случилось за три дня до возвращения с боевой службы. Примерно в том районе, где погиб "Курск". Ходили мы в Северную Атлантику, потом выполняли задачи в Баренцевом море и, наконец, получили "добро" на возвращение домой.

20 марта 1993 года в 6 утра я сдал командирскую вахту старпому Юрченко и залег в своей каюте. За минуту до столкновения проснулся от неизъяснимого чувства тревоги. Всегда поднимаюсь легко и бодро, а тут тягостно... Вдруг толчок, и довольно сильный. Тренькнул "Колокол" (ревун) и сразу же

стих. Гаснет свет, и тут же загорается аварийное освещение. Это перегорели "преды" от сильной встряски корпуса.

Вскакиваю и мчусь в центральный пост, одеваясь на бегу. Краем глаза замечаю, что впереди меня несутся на боевые посты люди, но все как в замедленной киносъемке. Кажется, что они движутся мучительно медленно. Быстрее! Быстрее!!

Врываюсь в центральный пост и отталкиваю двоих рослых и тяжелых офицеров - разлетаются, как пушинки. Вижу и слышу, как старший инженер-механик Игорь Пантелеев отдает четкие распоряжения:

- Боцман, одерживай дифферент! Держать глубину!

Все правильно - я не вмешиваюсь.

Смотрю на глубиномер - 74 метра. Первая мысль: столкнулись с лодкой. На такой глубине айсберги не растут.

За два дня до того получил радиограмму, что американская ПЛА ведет слежение за российской подводной лодкой. За нами...

А гидрология - самая мутная... Потом, после столкновения, прилетел наш Ил-38, поставил батитермографические буи. Взял гидрологию. Эксперты установили: при таких гидрологических характеристиках я мог услышать "американца" за 2-3 кабельтова, он меня - за 7-10. Однако гидрология уравняла всех.

Даю команду:

- Осмотреться в отсеках!

Докладывают: в аккумуляторной яме разбиты два плафона. В одной из обмоток размагничивающего устройства сопротивление изоляции "ноль". Сгорели предохранители ревунной системы, и предположительно повреждена носовая цистерна главного балласта. Вот и все наши потери.

Тем временем К-407 выполняет маневр прослушивания кормового сектора. Акустик докладывает, что слышит уходящую подлодку. Тут уж я скрываться не стал: врубил активный тракт и измерил параметры уходящей ПЛА - скорость 16-18 узлов. Перевел её за корму - всплыл. Передал радио. Дал команду боцману - отпереть дверь ограждения рубки. Вышли на носовую надстройку, осмотрели корпус. Огромная вмятина была измазана своеобразной пастой. Я знал, что американские подлодки покрывают нижнюю часть своего корпуса специальной противообрастающей пастой для улучшения гидродинамики. Понял четко - лодка американская. Приказал радисту выйти на международные частоты в эфир и запросить неизвестную ПЛА, не нуждается ли она в помощи.

Я готов был оказать любую помощь, если бы потребовалось. Мало ли что у них после такого удара могло случиться! Однако американец на связь не вышел. Но ведь и я мог нуждаться в помощи! Ведь и у меня могли быть более серьезные повреждения. И мой визави на помощь бы не пришел. Порядочные люди так не поступают. Вот и верь после этого во всеобщее морское братство.

Конечно, была досада, была злость - ведь столкновение случилось за три дня до окончания трудного, но в целом удачного похода. Утешал себя тем, что экипаж жив, раненых нет - и это главное. А значит, слава богу!

Как ни расстроился, а служба правилась. Засекли с помощью радиотехнических средств, что два "ориона" полетели в северные районы Баренцева моря, засекли интенсивный радиообмен в сетях НАТО. Установили, что к долбанувшей нас атомарине побежала "Марьятта" (норвежский разведывательный корабль. - Н.Ч.).

Все это случилось в несчастливый для моряков день - в пятницу. И в тот же день московское радио передало сообщение

ИТАР-ТАСС о столкновении в Баренцевом море "российской подводной лодки с неопознанным подводным объектом". От того, что так оперативно сработали средства массовой информации США - от неожиданности должно быть - подтвердили факт столкновения (никогда такого за ними не водилось!) и даже назвали подводную лодку - "Грейлинг", которая вскоре вернулась в Норфолк.

Президент Клинтон был взбешен. Командира сняли с должности. Повреждения атомарины были столь значительны, что лодку вскоре вывели из боевой линии, списали и утилизировали.

Нас тоже поставили в ремонт, но на плаву - в полярнинскую Палу-губу...

Потом на корабле работала серьезная комиссия под руководством вице-адмирала Владимира Григорьевича Бескоровайного, опытнейшего подводника. Он самолично изучал наш вахтенный журнал, прокладку, документы. Сделал вывод - командир К-407 не виноват.

Главный штурман ВМФ контр-адмирал Валерий Иванович Алексин, после изучения наших карт, сказал мне: "Командир, твоей вины нет". Знаю доподлинно, что приказ о моем наказании переделывался трижды. И только в третьем варианте главком объявил мне НСС (неполное служебное соответствие) и приказал списать ремонт корабля за счет командира.

Я просил разрешить нанести на рубку цифру "1" - за сбитие корабля вероятного противника. Не разрешили".

Итак, вмятина с пробоиной по правому борту сразу же привлекли особое внимание экспертов. Предположение, что они могли быть получены при неудачной швартовке, многие подводники отмели: атомарины такого класса, как "Курск", швартуются не с хода, а с помощью буксиров. Да и вмятины такой глубины, что и пирсу бы не поздоровилось.

- Подводная лодка после такой швартовки пошла бы не в море, а в док! - заключает бывший главный инженер судоремонтного завода Владимир Стефановский.

Некоторые специалисты полагают, что пробоина и вмятина могли образоваться из-за вакуумного втягивания корпуса после высокотемпературной вспышки внутри первого отсека и пожара. Но почему такая вмятина образовалась только по правому борту? По законам физики должен был втянуться и левый борт.

Председатель комиссии Илья Клебанов обещает проработку всех версий на 80 процентов после подъема носового отсека. Но представить себе 80-процентную истину я не могу. Истина на части не делится, она либо есть, либо её нет... Может быть,

поэтому с новой силой вспыхнула обличительная волна в прессе. Опять старая песня: "Что помешало подводникам выбраться из кормового люка? Сначала говорили, что при ударе лодки о грунт люк просто заклинило. Однако позже норвежские водолазы все же открыли его".

Но автор этой сентенции забыл добавить, что норвежцы открыли злосчастный люк не голыми руками, а с помощью механического робота...

Когда-то на "Курске" считали походные мили и точные залпы, сегодня тела и ракеты. Всего из отсеков "Курска" вынесено (к концу января) 93 тела, это вместе с теми, кто был поднят в 2000 году, а из контейнеров извлечены все 22 ракеты. Однако очевидно, что предать земле всех подводников "Курска" не удастся. Как заявил Артур Егиев, "там, где срез по второму отсеку человеческих тел не видно. Один металл. Даже фрагментов нет". Похоже, что и командир "Курска" капитан 1-го ранга Геннадий Лячин навсегда остался в море, там, где "один металл".

Командование флота было шокировано сообщением, что в каюте командира был обнаружен труп. Лячин?! Но он должен был находиться в центральном посту! Однако вскоре выяснилось, что взрывная волна впечатала туда иного подводника. Кого именно? Это уточнит судебная медицина.

К седьмому кильблоку положили венок из живых цветов...

Кто-то вспомнил, что начальник штаба дивизии, вышедший на "Курске" старшим на борту, капитан 1-го ранга Владимир Багрянцев написал задолго до рокового похода пророческие строки:

Ну а если случится такое
По отсекам пройдет ураган,
Навсегда экипаж успокоя...
Я за них поднимаю стакан.

Сынишка матроса Ильи Налетова, тело которого доставлено в Вологду, глядит на мир глазами отца. Точь-в-точь как о том метафорически сказал поэт: погибшие глядят на нас, как в перископы, через глаза своих детей.

За семь лет до гибели "Курска" в калининградском порту трудами и хлопотами замечательного писателя-моряка Юрия Иванова был воздвигнут поминальный крест из четырех якорей. На нем надпись: "Всем, кто погиб в море". Это - и в честь моряков "Курска".

Между "Курском" и "Варягом"

Морской мартиролог XX века начался для России с крейсера "Варяг" и закончился подводным крейсером "Курск". Есть нечто общее между двумя этими трагедиями: это и изначальная

обреченность в силу чрезвычайного превосходства врага - "Варяг" против целой эскадры, "Курск" - против огненного урагана, предназначенного целой эскадре. А главное - воинское мужество самой высокой пробы. Одна только записка капитан-лейтенанта Колесникова ставит экипаж "Курска" вровень с экипажем "Варяга": "Отчаиваться не надо..." - "Не думали, братцы, мы с вами вчера, что нынче умрем под волнами". Ничуть не сомневаюсь, что в кормовых отсеках умирающего "Курска" моряки пели "Варяга", как пели эту гордую прощальную песнь в подобном же безысходье моряки опрокинувшегося линкора "Новороссийск", как пели эту героическую отходную песнь подводники "Комсомольца", замерзавшие в Норвежском море на плоту. Пели. "И стал наш бесстрашный и гордый "Варяг" подобен кромешному аду". Стал. Сами видели кратер второго отсека, забитый искореженным металлом и изувеченными телами. Был отменный экипаж, был лучший корабль Северного флота. Но Смерть дала команду "Разойдись!".

Из стальных отсеков они разошлись по цинковым гробам. И полетели эти "цинки" по всей России, поплыли они, увенчанные черными флотскими фуражками, по волнам горя и скорби, накрытые каждый своим, но общим для всех синекрестьем Андреевского флага. Лишь командир остался в море навсегда, а вместе с ним и полусотня его бойцов, не найденных экспертами, но отнюдь не пропавших без вести.

Итак, "Курск" поднят, разоружен, исключен из корабельного списка флота. Физически этот корабль больше не существует. Но он отправился в бесконечное плавание по вечным волнам нашей памяти. Вослед ему уже написаны книги и стихи, написаны иконы и вырублены мемориальные доски, переназваны улицы и поставлены часовни... Боль, конечно же, однажды притупится, потускнеет и позолота на мраморных плитах. Но лучший памятник "Курску" флот. Океанский, боеготовый российский флот. Его ещё нужно возродить. Но в те дни, когда земле предавались последние тела моряков "Курска", на северодвинских причалах, где рождался этот корабль, передавался флоту новый подводный атомный крейсер, с которым не стыдно вступать в третье тысячелетие, - "Гепард".

"Курск" погиб. Шапки долой!

"Гепард" вступил в строй. Равнение на флаг и гюйс!

Глава четвертая ГВАРДИИ "ГЕПАРД"

Вот он стоит у стенки, сливая свой округлый корпус с гладью первого льда, прихватившего гавань. Скошенная рубка похожа на вздыбленный загривок зверя. Это единственное, что напоминает кошку, все остальное от нарвалов, китов, акул... Впрочем, по

натовской классификации это и есть "Акула-2".

Крейсерскую атомную подводную лодку "Гепард" Северный флот готов был принять ещё в августе 2001 года. Столь историческое событие - вступление в боевой строй первого в новом веке и третьем тысячелетии российского корабля - разумеется, не могло состояться без участия Президента России. Поэтому ждали, когда Владимир Путин выберет время для прилета в Северодвинск, ждали до предела, то есть до тех зимних дней, когда лед Белого моря ещё позволял самостоятельный выход корабля в океан. Президент прибыл в Северодвинск 4 декабря. Именно он передал командиру "Геапарда" гвардии капитану 1-го ранга Дмитрию Косолапову Андреевский флаг с черно-оранжевой гвардейской лентой.

Дело не только в первородстве корабля на стыке веков и тысячелетий. Дело в том, что "Гепард" с первых же своих ходовых миль подарил российскому подводному флоту третий мировой рекорд - рекорд бесшумности.

Скрытность - главное тактическое преимущество подводной лодки. Шумность - главный враг скрытности. Основной источник шума на атомаринах турбозубчатые агрегаты, турбины. Именно по их характерному вою, оглашавшему океанские глубины на десятки, а то и на сотни миль окрест, натовские противолодочники и отыскивали "ревущих коров" - как называли они советские атомоходы первых трех поколений. Шумность пытались глушить уходом на большие глубины. Именно для этого была вызвана к жизни титановая чудо-субмарина К-278 ("Комсомолец"), которая могла укрываться от преследователей на немыслимой для прочих боевых подлодок километровой глубине. Если бы не гибельный пожар в апреле 1989 года, "Комсомолец" стал бы родоначальником серии глубоководных атомарин.

Проблему шумности пытались решить путем отрыва от охотников за подлодками на сверхвысоких скоростях. Так ещё одна титановая "акула" атомная подводная лодка К-162 - установила мировой рекорд скорости под водой - 44,7 узла. Но все это были очень затратные полумеры. И только на "Гепарде" застарелая проблема шумности была решена с помощью новейших отечественных технологий - кардинальнейшим образом. Специалисты конструкторского бюро "Малахит", где "Гепард" родился сначала в виде чертежей и опытовых моделей, говорят об этом так:

- Для снижения шумности применены двухкаскадная амортизация источника шума, оборудование с улучшенными виброакустическими характеристиками. С этой же целью постоянно совершенствовались и обводы корпуса.

Вобрав в себя все новейшие достижения в области радиоэлектроники, металлургии, турбиностроения, комплексной автоматизации, теории акустического поля, атомные подводные лодки проекта 971 приобрели характеристики, позволяющие на равных противостоять новейшим американским многоцелевым подводным лодкам класса "Los Angeles" и "Seawolf".

Авторы этого замечательного проекта - ныне, увы, покойный генеральный конструктор Георгий Николаевич Чернышев и продолживший его дело генеральный конструктор - начальник СПМБМ "Малахит" Владимир Николаевич Пялов.

Одна ласточка весны не делает, один "Гепард" в российской морской стратегии ещё мало что может изменить. Однако "Гепард" вовсе не один... С появлением "Гепарда", завершившего "великолепную семерку" атомарин 971-го проекта ("Барс", "Пантера", "Волк", "Леопард", "Тигр", "Вепрь"), "ревущие коровы" уступили место "черным дырам" - так теперь прозвали наши "вероятные друзья" новейшие российские подводные лодки. Они столь же бесшумны, сколь и подкрадывающиеся к добыче представители семейства кошачьих. Так на Северном флоте появилась "звериная дивизия" из перечисленных выше хищников. Вторая такая же входит в состав Тихоокеанского флота. Ее корабли построены на верфях Комсомольска-на-Амуре. Так что "Гепард" - в общем счете четырнадцатый в роду. Пятнадцатый корпус в почти полной готовности "Нерпа" ждет решения своей судьбы все там же, на Амуре. На "Нерпу" и родственный ей "Кугуар" на Севмаше положила глаз Индия. Но проблему подобной сделки будут решать скорее дипломаты, нежели специалисты Росвооружения.

"Гепард" поставил ещё одни рекорд - рекорд небывалой для сверхнового боевого корабля информационной открытости. Сведения, которые в иные годы были бы отнесены к разряду совершенно секретных, российские газеты и прочие СМИ публикуют, словно рекламные факты: глубина погружения - 600 метров, водоизмещение надводное - 8140 тонн; скорость подводного хода - 33 узла;

в шести отсеках 73 человека, способные провести в морях без пополнения запасов 100 суток; вооружение - четыре торпедных аппарата под "толстые" торпеды и четыре под обычные... Кроме того, может стрелять крылатыми ракетами комплекса "Гранат".

Объявлен и тактический номер атомарины - К-335.

"Гепард" почти в четыре раза меньше "Курска" и вдвое меньше населен. Но как хотелось бы, чтобы К-335 была вдесятеро счастливее, чем К-141...

В былые времена сказали бы, что гора (Севмаш) родила мышь

(то бишь весьма среднюю по тоннажу субмарину: 8 тысяч против былых 28-тысячетонных "антеев"). Но, во-первых, мал золотник, да дорог, а во-вторых, после жесточайших передряг, которые пережила за последнее десятилетие самая главная верфь страны, не было особых гарантий, что и "Гепард" будет достроен. В годину острейшего финансового кризиса полудостроенный корпус хотели пустить на металл. Однако судьба улыбнулась кораблю и 17 сентября 1999 года в присутствии Председателя Правительства Российской Федерации Владимира Путина о борт приготовленной к спуску субмарины разбили сразу три бутылки шампанского: одну - о винты, чтобы лучше вращались, другую - о носовую часть (там размещены гидроакустические антенны), чтоб лучше слышала, и третью - о шпигаты в средней части, чтоб лучше всплывала. Годом раньше экипажу "Гепарда" были переданы почетное гвардейское звание, исторический журнал, флаг и гюйс выведенной из состава флота атомной подводной лодки К-22 ("Красногвардеец").

Это была 128-я подводная лодка Севмаша и 250-я построенная на отечественных верфях.

Итак, отечественному подводному флоту, который скоро отметит свое столетие, принадлежат три мировых рекорда - скорости хода, глубины погружения и бесшумности.

Командир Беломорской военно-морской базы вице-адмирал Николай Пахомов заметил:

- К этим трем бесспорным рекордам я бы добавил и четвертый: рекорд абсолютной длительности пребывания в море в отрыве от родных берегов - 18 месяцев.

Подводник Николай Пахомов один из тех, кто лично установил этот рекорд выживаемости в прочном корпусе в 1984 году.

В память о тех, кто устанавливал для России все эти мировые рекорды, вице-адмирал Пахомов готовит к постановке на вечную стоянку дизельную подводную лодку типа "Сом". После ремонта и докования её должны доставить в Москву, где ей суждено стать плавучим музеем подводного флота. Найдется в её экспозиции и место для портрета отца нынешнего командира "Гепарда" капитана 1-го ранга запаса Дмитрия Николаевича Косолапова, который 20 лет откомандовал подводной лодкой. Еще старшим лейтенантом принял "малютку" и с тех пор - на мостике. Последний его корабль, Б-105, - большая океанская дизель-электрическая подводная лодка. Она разительно отличается от "Гепарда" по всем параметрам и тактико-техническим данным. Роднит эти корабли только фамилия командиров.

Дмитрий Косолапов-старший:

- В девять месяцев я принес сына на свою подводную лодку. Первые шаги в своей жизни он сделал во втором отсеке - пошел! С тех пор и шагает по отсекам...

О "витязе в гепардовой шкуре" - Дим Димыче, гвардии капитане 1-го ранга Дмитрии Дмитриевиче Косолапове, человеке решительном и стремительном, характером под стать гепарду, - впору складывать легенды. Во всяком случае флотская молва утверждает: однажды главком спросил командира:

- Есть ли у вас замечания, претензии к создателям корабля?

- Есть! - ответил Косолапов. - Всплывающая спасательная камера не нужна.

- Как не нужна?! - опешил главнокомандующий.

- Наличие спасательный камеры расслабляет личный состав, размагничивает экипаж в борьбе за живучесть...

В каюте командира "Гепарда" - икона святого Федора Ушакова, нового небесного заступника моряков. Под стеклом стола - портрет красавицы жены Ирины. Она сегодня впервые заглянула в каюту мужа и женским глазом отметила, что покрывало на командирской постели сделано под пятнистую шкуру гепарда.

- Вообще-то я на лодке во второй раз. Мог бы почаще боевую подругу приглашать.

Она долго и пристально смотрела в перископ, будто пыталась высмотреть судьбу корабля...

- Наши вероятные друзья не в восторге от нашего зверя, - говорит Дмитрий Косолапов-младший, - Подводный крейсер превосходно вооружен и оснащен. Для моряков созданы вполне человеческие условия: у каждого своя койка, есть сауна, видеотека, спортивные тренажеры. Экипаж комплектуется преимущественно из питерцев.

"Гепард" 3-й родился, как и его славный предок, на брегах Невы. Там, в ЦНИИ имени академика А.Н. Крылова, мозговом центре российского кораблестроения, были разработаны и испытаны на моделях все уникальные особенности лодок этого проекта. "Крыловцы" же взяли и шефство над "Гепардом".

Больше всего тронуло меня на "Гепарде" то, что в кают-компании были выбиты на бронзе фамилии всех моряков, которые служили на двух предыдущих "Гепардах" - в годы Первой мировой и Великой Отечественной войн. Я долго стоял перед списком экипажа, который погиб в октябре 1917 года на Балтике. То была последняя гибель русской подводной лодки. До сих пор неизвестно, где она лежит и что с ней случилось. Но известна предыстория рокового похода. Я записал её со слов бывшего старшего офицера "Гепарда" старшего лейтенанта Ивана

Константиновича Знаменского, чьи записки переданы недавно в Российский фонд культуры из США.

Посмертный дар

Служить на подводной лодке и не думать о смерти - невозможно. Но в свои 20-25 лет мы, мичманы и лейтенанты субмарины "Гепард", довольно легко гнали прочь черные мысли.

Наши узкие длинные и для многих таинственные корабли стояли в Минной гавани Ревеля (Таллинна. - Н.Ч.). Отсюда мы выходили в Балтику к шведским шхерам, охотясь за транспортами с железной рудой для Германии.

Отсюда же, из Минной гавани, после швартовки и сдачи дел выбирались мы в Ревель в поисках иных приключений, большей частью амурных. Из пяти офицеров "Гепарда" только командир, старший лейтенант Николай Леопольдович Якобсон, казавшийся нам в его тридцать три почти стариком, не принимал участия в наших вылазках в старый город. И там уж я был "старшим на рейде", держа своих сотоварищей в некоторых рамках.

Однажды штурман, минер и механик умудрились влюбиться в одну и ту же даму, так что мне пришлось быть своего рода посредником между ними. До дуэли дело, конечно, не дошло, но потом, когда прекрасное наваждение рассеялось, мы долго подтрунивали друг над другом, причем имя роковой дамы - Марина - служила нам своеобразным паролем.

Всякий раз, глядя, как створятся за кормой "Гепарда" острые шпицы ревельских кирх, я мысленно прощался с городом, берегом, да и, чего греха таить, с жизнью. Однако все три года войны нам отчаянно везло. Мы удачно уходили и от таранов германских эсминцев, и от ныряющих снарядов, и от "драконов" - тралов с подвязанными минами... Никола Морской хранил нас, молодых и грешных...

Как-то в море, отсчитывая секунды для штурмана, который брал секстаном, я уронил свои часы с мостика на палубу, а оттуда они прыгнули в воду. Я очень расстроился. Во-первых, это была серебряная "луковица" фирмы "Павел Буре" с великолепным ходом и редкой по тем временам секундной стрелкой, во-вторых, потерять часы - всегда дурное предзнаменование. Вся команда сокрушалась о моей потере. Но что делать, утешал я себя, пусть это будет жертвой старику Нептуну - может быть, он станет милостивым к "Гепарду"? На том и порешили, обсуждая происшествие за ужином в кают-компании. Оно, вопреки ожиданиям, обернулось для меня благом. По возвращении из похода я узнал, что начальник Подводной дивизии решил назначить меня командиром только что спущенной подлодки "Угорь".

Два дня мы отмечали мое назначение в "Глории" - ресторане в старом городе Ревеля. Мне было жаль расставаться со своими испытанными товарищами, которые за годы общего риска сделались роднее братьев. И им тоже не хотелось отправляться в моря без своего старшого. И так мы тепло прощались, что я вызвался сходить с ними напоследок ещё раз.

Стоял октябрь семнадцатого года. Немцы рвались в Моонзунд. Флот, ещё не разложенный большевиками окончательно, вышел прикрывать Петроград с моря. "Гепард" шел на позиции западнее острова Эзель. На траверзе маяка Уте нас догнал посыльный катер, и мне было велено срочно возвращаться на свой "Угорь". Пришлось подчиниться приказу. Мы коротко попрощались. Знал бы я тогда, что вижу своих друзей в последний раз! "Гепард" из того похода не вернулся. Это была последняя потеря Балтийского флота в германской войне... Но разве могло меня это утешить?

Прошло время. Боль потери слегка притупилась. Вдруг телефонограмма из Питера: "Срочно получите ваш заказ". И адрес - магазин Павла Буре на Невском проспекте близ Казанского собора. Вскоре случилось быть в столице. Захожу в магазин. "Что ж вы долго не приходите? - укоряет служитель. - Ваш заказ давно готов!" И выносит серебряную "луковицу" - точь-в-точь какую я утопил в море. Глянул на заднюю крышку и чуть из рук не выронил: резец гравера начертал подписи всех офицеров "Гепарда" - Николай Якобсон, Николай Викторов, Валериан Кузьмин-Караваев, Ярослав Геркович, Владимир Лазарев... Слезы навернулись на глаза. Это был посмертный дар моего экипажа...

Боже, как берег я эти часы! Ведь не было у моих добрых сотоварищей ни могил, ни даже точки на морской карте. Бог веси их последнее место. Крышка часов с пятью именами была их надгробной плитой.

Такая вот история... Шел я как-то по Невскому и под впечатлением прочитанного стал искать место, где мог стоять тот часовой магазин. А он как стоял, так и стоит! Все та же вывеска! Все тот же "Павелъ Буре"! Как будто и не было восьми десятков лет! Что и говорить - королевское постоянство.

Захожу в элегантный торговый зал. Все те же точность и обязательность, чем славилась фирма на заре XX века. На стенах гравюры из жизни начала столетия. Жаль, что не нашлось в элитном магазине уголка, где могло быть выставлено фото подводной лодки "Гепард", а под ним старомодная серебряная "луковица". Пусть и без офицерских росписей - просто предмет того времени. А под часами - мемориальная табличка:

"Командир подводной лодки - старший лейтенант Николай

Леопольдович Якобсон, 33 года.

Старший офицер лейтенант Николай Владимирович Викторов, 27 лет.

Штурманский офицер - лейтенант Валериан Аполлонович Кузьмин-Караваев, 25 лет.

Минный офицер - мичман военного времени Ярослав Антонович Геркович, 29 лет.

Инженер-механик - мичман Владимир Александрович Лазарев..."

Несколько слов о судьбе владельца столь необычных часов. После октябрьского переворота старший лейтенант Иван Константинович Знаменский эмигрировал в Бельгию. Оттуда с группой русских морских офицеров отправился в африканскую колонию этой страны - Бельгийское Конго. Там под руководством выдающегося гидрографа российского императорского флота контр-адмирала Бориса Андреевича Вилькицкого проводил гидрологические изыскания на судоходных реках Конго. Затем перебрался в США, где по истечении лет и скончался. Видимо, там же в какой-нибудь антикварной лавке остались и часы от Павла Буре с пятью автографами.

...А "Гепард" возродился, как это часто бывает на флоте, в корпусе нового подводного корабля. Сначала в крейсерской подводной лодке К-22, успевшей перед своей героической гибелью заслужить гвардейский флаг, а теперь в корпусе своего атомного потомка.

Дай бог, чтобы новый "Гепард" не разделил судьбы своих предшественников, а его офицерам не пришлось бы искать счастья на чужбине.

У кораблей все как у людей - вспышки славы и тьма забвения, молодость и лихость, старость и болезни... Даже гильотины для них скопировали с головорубных машин доктора-гуманиста... Неподалеку от "Гепарда" стоит под обрывком российского флага былой скороход, непревзойденный чемпион мира по подводной гонке - "золотая рыбка" из титана К-162. Много лет назад она тоже была создана на "Малахите".

Мы пришли на неё в тот день, когда "Гепард" поднимал гвардейский флаг из рук президента. Прихваченный ледяным припаем к борту дебаркадера "Сирень", "Серебряный кит", как прозвали титановую атомарину американцы, являл грустное зрелище. У подножия невысокой огладистой рубки, рассекавшей некогда океанские глубины с почти самолетной скоростью, стояли дворницкие метла и лопата. Мощный вертикальный руль застыл в положении "лево на борт", словно вывернутое крыло. Под кормой бурлили пузыри - это вот уже второй год, день и

ночь, - поддували дырявые кормовые цистерны, чтобы корма не села на грунт. Но сквозь ободранную черную краску сверкал немеркнущий титан.

Черная приземистая рубка без лобовых иллюминаторов (чтобы не выдавило набегающим потоком воды на максимальной скорости).

Былой рекордсмен ныне под началом своего последнего командира капитан-механика Владимира Матвеевича Тюкова, природного помора, всю жизнь посвятившего родной "Звездочке". А в Санкт-Петербурге здравствует её первый командир - капитан 1-го ранга в отставке Юрий Николаевич Голубков. Незадолго до приезда в Северодвинск мы долго беседовали с ним в моем номере в "Октябрьской". Разумеется, речь шла о том воистину историческом дне...

"Все немного волновались, - рассказывал Юрий Николаевич. - Шутка ли на такое дело идем - на установление мирового рекорда. Но причина волнений была не только в спортивном ажиотаже. Испытание, тем более под водой, дело всегда рисковое.

Никто не мог сказать, как поведет себя на глубине стометровый стальной снаряд весом в 6000 тонн, несущийся со скоростью без малого 90 километров в час. Тем более что глубина нашего полигона не превышала 200 метров. Наверху - лед, внизу - грунт. Малейшая ошибка в управлении горизонтальными рулями или отказ авторулевого - и через 21 секунду нос атомохода врезается либо в лед, либо в ил.

Погружались. Выбрали, разумеется, среднюю глубину - 100 метров. Дали ход. По мере увеличения оборотов все ощутили, что лодка движется с ускорением. Это было очень непривычно. Ведь обычно движение под водой замечаешь разве что по показаниям лага. А тут, как в электричке, всех назад повело. Дальше, как говорится, больше. Мы услышали шум обтекающей лодку воды. Он нарастал вместе со скоростью корабля, и, когда мы перевалили за 35 узлов, в ушах уже стоял гул самолета.

Наконец вышли на рекордную - 42-узловую скорость! Еще ни один обитаемый подводный снаряд не разверзал морскую толщу столь стремительно. В центральном посту стоял уже не "гул самолета", а грохот дизельного отсека. По нашим оценкам, уровень шума достигал 100 децибел.

Мы не сводили глаз с двух приборов - с лага и глубиномера. Автомат, слава богу, держал "златосерединную" стометровую глубину. Но вот подошли к первой поворотной точке. Авторулевой переложил вертикальный руль всего на три градуса, а палуба под ногами накренилась так, что мы чуть не посыпались на правый борт. Схватились кто за что, лишь бы удержаться на

ногах. Это был не крен поворота, это был самый настоящий авиационный вираж, и если бы руль переложили чуть больше, К-162 могла бы сорваться в "подводный штопор" со всеми печальными последствиями такого маневра. Ведь в запасе у нас на все про все, напомню, оставалась 21 секунда!

Наверное, только летчики могут представить всю опасность слепого полета на сверхмалой высоте. В случае крайней нужды на него отваживаются на считанные минуты. Мы же шли в таком режиме двенадцать часов! А ведь запас безопасности нашей глубины не превышал длины самой лодки.

Почему испытания проводились в столь экстремальных условиях? Ведь можно было найти и более глубоководный район, к тому же свободный ото льда. Но на это требовалось время. А начальство торопилось преподнести свой подарок ко дню рождения Генсека ЦК КПСС Леонида Ильича Брежнева. И какой подарок - голубую ленту Атлантики для подводных лодок! Впрочем, о том человеке, чей портрет висел в кают-компании нашей атомарины, мы думали тогда меньше всего.

Я любовался точной работой прибора рулевой автоматики. Пояснял председателю госкомиссии смысл пляшущих кривых на экране дисплея.

- Это все хорошо, - мудро заметил Маслов, - до первого отказа. Переходи-ка лучше на ручное управление. Так-то оно надежнее будет.

И боцман сел за манипуляторы рулей глубины.

Удивительное дело: 42-узловой скорости мы достигли, задействовав мощность реактора всего лишь на 80 процентов. По проекту нам обещалось 38.

Даже сами проектанты недоучли рациональность найденной конструкции корпуса. А она была довольно оригинальной: носовая часть лодки была выполнена в форме "восьмерки", то есть первый отсек располагался над вторым, в то время как на всех прочих субмаринах было принято классическое линейное расположение отсеков - "цугом", друг за другом. По бокам "восьмерки" - в "пустотах" между верхним окружьем и нижним - размещались десять контейнеров с противокорабельными ракетами "Аметист". Такая мощная лобовая часть создавала обводы, близкие по форме телу кита. А если к этому прибавить и хорошо развитое оперение из стабилизаторов и рулей, как у самолета, то станет ясно, что абсолютный рекорд скорости был достигнут не только за счет мощи турбин и особой конструкции восьмилопастных гребных винтов. После двенадцатичасового хода на максимальных режимах всплыли, перевели дух. Поздравили экипаж с рекордным показателем, поблагодарили

сдаточную команду, представителей науки, проектантов, ответственного строителя П. В. Гололобова. После чего послали шифровку в адрес Брежнева за подписями председателя комиссии и комбрига: "Докладываем! "Голубая лента" скорости в руках у советских подводников".

Глубокой декабрьской ночью 1969 года, насыщенные небывалыми впечатлениями, мы вернулись в базу. Несмотря на поздний час, нас радостно встречало высокое начальство. Правда, вид у рекордсменки был скорее боевой, чем парадный. Потоки воды ободрали краску до голого титана. Во время циркуляций гидродинамическим сопротивлением вырвало массивную рубочную дверь, а также многие лючки легкого корпуса. Кое-где были вмятины. Но все это ничуть не омрачало радость победы.

После доклада о результатах испытаний сели за банкетный стол и пировали до утра.

Спустя несколько дней мы обновили свой рекорд: на мерной миле при развитии полной - стопроцентной - мощности энергоустановками обоих бортов мы достигли подводной скорости 44,7 узла (82,8 км/час). Вот уже двадцать четыре года этот рекорд является абсолютным мировым достижением. Не знаю, вписан ли он в книгу Гиннесса, но в историю нашего подводного флота он занесен золотыми буквами".

А "Гепард" ушел от заводского причала в зимний и потому особенно штормовой океан. После почестей и торжеств - жестокая проверка нелюдимым, разъяренным морем. Оно-то и задержало прибытие в родную базу на несколько суток.

В Гаджиеве новую атомарину встречал и новый командующий Северным флотом адмирал Геннадий Сучков.

- Мы отслеживали каждую вашу милю, каждый пересеченный меридиан, сказал он экипажу. - И не ваша вина, что вы пришли на несколько суток позже. Это капризы северной погоды. Тем не менее, судя по корпусу "Гепарда", вы сделали все возможное, чтобы доставить корабль в базу в целости и сохранности. Благодарю за службу!

РАПОРТ ОБ ОТСТАВКЕ

Одно из самых фантастических зрелищ, дарованных мне судьбой, северное сияние над ночной гаванью, в которой застыли в сторожкой дреме ядерные подводные монстры. Полярная ночь. Черная вода меж гранитных скал. Ракетоносцы стратегического назначения - заснеженные взгорбья ракетных шахт, растопыренные крылья рубочных рулей, желтый прищур лобовых иллюминаторов. А над ними, как общий флаг, - змеистая лента полярного сияния.

Корабль управления СФ, обросший льдом и антеннами, почти

бесшумно швартовался к одному из гаджиевских пирсов. Трап на приливе круто уходил вверх, и оттуда, прямо из-под звезд, спускался рослый человек в черной шинели, в каракулевой шапке с золотым шитьем - адмирал Попов. Он прибыл инкогнито и ненадолго.

Я выскочил из машины в одном пиджаке и без шапки. Холодно. С соседнего подводного крейсера мне передают меховую "канадку" и пилотку. Вице-адмирал вскидывает ладонь к козырьку. Я тоже отдаю честь сходящему на пирс комфлотом и, может быть, впервые делаю это не по воинскому ритуалу, а осмысленно и искренне. Я отдаю честь адмиралу Попову...

Без малого тридцать лет езжу я на Северный флот. Знаю его и изнутри, и со стороны. Это мой родной флот. Мне повезло служить под флагом адмирала флота Георгия Михайловича Егорова. Мне повезло увидеть Северный флот в начале XXI столетия под трехзвездным флагом адмирала Вячеслава Попова. Между ними - череда возглавлявших его адмиралов. Одни уходили с почетом, другие, как предшественник Попова, с позором, побывав под следствием "за злоупотребление служебным положением".

О Попове один бывалый мичман, знавший что к чему на флоте, сказал коротко: "Не вор!" По нынешним временам - отменная характеристика. Но этого мало... За плечами Попова - 25 боевых походов в Атлантику, 8 лет жизни, проведенных в общей сложности под водой, в прочном корпусе...

Командовать самым мощным флотом России - Северным - адмирала Попова назначил Президент и благословил Патриарх Всея Руси в январе 1999 года. Сюда, на Север, Попов пришел ещё курсантом и все свои офицерские, адмиральские звезды "срывал" здесь, то в Атлантике, то подо льдом, то под хмурым небом русской Лапландии. Ох и колючие же были эти звезды...

Из бесед с адмиралом В.Поповым:

- Первая моя - лейтенантская - "автономка" прошла в западной Атлантике, в так называемом Бермудском треугольнике. Ходил я туда командиром электронавигационной группы или, говоря по-флотски, штурманенком. Первый корабль - атомный подводный ракетный крейсер К-137, первый командир - капитан 2-го ранга Юрий Александрович Федоров, ныне контр-адмирал запаса. Ходили на 80 суток и каждый день готовы были выпустить по приказу Родины все 16 своих баллистических ракет.

Никаких особых причуд Бермудский треугольник нам не подбросил. Но все аномалии поджидали нас на берегу. Дело в том, что лейтенант Попов женился довольно рано на замечательной девушке Елизавете. И та подарила ему дочь. Лиза

героически осталась меня ждать на Севере в одной из комнатушек бывшего барака для строителей. Жилье то ещё - в единственном окне стекол не было, и потому я наглухо забил его двумя солдатскими одеялами. Топили железную печурку. Общая параша на три семьи... Но были рады и такому крову. Хибара эта стояла в Оленьей Губе, а я служил за двенадцать километров в поселке Гаджиево. Как только мне выпадал сход на берег, вешал я на плечо "Спидолу", чтоб не скучно шагать было, и полный вперед с песней по жизни. Транспорта никакого. Приходил я домой далеко за полночь, брал кирку и шел вырубать изо льда вмерзший уголь, топил "буржуйку", выносил парашу, если наша очередь была. На всю любовь оставался час-другой, а в шесть утра - обратно, чтобы успеть на подъем флага...

...В общем, отплавали мы без происшествий. Вернулись в Гаджиево. Меня, как семейного, отпустили с корабля в первую очередь. Да ещё с машиной повезло: за уполномоченным особого отдела, ходившим с нами на боевую службу, прислали "газик". А особист у нас был душевным человеком, бывший директор сельской школы, его призвали в органы КГБ и направили на флот. В годах уже старший лейтенант, пригласил в машину - подброшу по пути. Едем, все мысли в голове, как обниму сейчас своих да подброшу дочурку... Приезжаем в Оленью Губу, а на месте нашего барака - свежее пепелище. У меня сердце заныло - что с моими, где они? Особист меня утешает: спокойно, сейчас разберемся... И хотя сам торопился, в беде не бросил, стал расспрашивать местных жителей: что да как. Выяснилось: барак сгорел месяц назад от короткого замыкания в сети. По счастью, никто не пострадал. А семью лейтенанта Попова отправили во Вьюжный, там её приютили добрые люди. Через полчаса я смог, наконец, добраться до своих... Но на этом приключения не кончились. В том же, 1972 году произошла одна из самых страшных трагедий нашего флота: на атомном подводном ракетоносце К-19 вспыхнул жестокий объемный пожар, в котором погибли 28 моряков. История той аварии ныне хорошо известна, о ней написаны книги и песни...

- "Спит девятый отсек, спит пока что живой..."

- Да, именно эта. Слова и музыка народные, хоть и секретилось все тогда. Впрочем, мы-то знали немало, поскольку были с К-19 в одном походе и вернулись в базу почти одновременно. Мне даже пришлось участвовать в обеспечении похорон погибших матросов в Кислой Губе.

Вскоре после этого печального события мы с Лизой улетели в отпуск домой, в Вологду. Транспорта в город не было, и я позвонил из аэропорта маме...

"Господи, - ахнула она. - Ты где?! Стой на месте, никуда не уходи! Я сейчас приеду!"

Я позвонил Лизиной маме, теще. Реакция та же:

"Слава, ты?! Господи, будьте на месте, я сейчас приеду!"

Мы с Лизой переглянулись - что у них стряслось? Примчались наши мамы в аэропорт, виснут на мне, обе в слезах... Они меня уже похоронили. До них слухи дошли от местных военных летчиков, которые летали в Атлантику на спасательные работы по К-19. Знали, что и я в "автономке", и были уверены, что среди погибших их сын и зять... Самое печальное, что и отец уехал на полигон со своим дивизионом с этой же мыслью. Надо было срочно сообщить ему, что я жив. Но как? Полигон далеко - под Лугой, телеграмму туда не доставят. Надо ехать к нему... Полетел я в Питер, оттуда в Лугу, как говорится, в чем был. А был я, несмотря на ранний март, в щегольских полуботинках, в парадной фуражке, при белом кашне... В таком наряде по весенней распутице далеко не прошагаешь. А полигон огромный. Батя со своими ракетчиками невесть где. Да ещё ночь - глаз коли. В управлении полигона никого, кроме дежурного старшего лейтенанта. На год-другой постарше меня, но службу правит - не подступись. Ну, рассказал я ему вкратце, по каким делам отца ищу.

"Так ты с атомной лодки?!" - Шепотом спрашивает, поскольку вслух тогда такими словами не бросались.

"С атомной..."

Вызывает старлей дежурный ГТС - гусеничный тягач, сажает меня - и полный вперед! Мчимся напрямик, через лес, чтобы сократить путь. Вдруг по глазам - мощный луч. Ослепли. Остановились.

"Стой, кто идет?! Выходи! Документы!" Слышу, как затворы передергивают. Въехали мы в секретную зону, где отец ракеты испытывал. Объясняю, что я сын подполковника Попова.

Старший охранения только охнул: "Давайте к нему быстрее! Батя ваш совсем плох от переживаний!"

Мчимся в расположение дивизиона: палатки в лесу. Вхожу, офицеры на нарах в два яруса спят, у железной печурки отец прикорнул. "Здравствуй, папа, я живой..."

Батя у меня всю войну прошел, артиллерист, танки немецкие жег. Никогда слезинки ни одной у него не видел. А тут глаза заблестели. "Так, командует он. - Начальнику штаба - спать! Остальным - подъем! Столы накрывать".

Движок запустили, свет дали. На стол из досок - по-фронтовому: тушенку, хлеб режут. "И кружки доставайте!" - "Товарищ командир, так сухой закон же..." - "Знаю, я ваш сухой

закон! Поскребите по своим сусекам!"

Ну, конечно же, что надо нашлось, разлили по кружкам и выпили за мое возвращение из первой моей "автономки"...

Попов достал из пачки "Петра Великого" сигарету и вставил её в прокуренный мундштук...

Едва ли не самой памятной для него стала командирская "автономка" осенью 1986 года. Ходили, как всегда, под Америку... Именно тогда на соседнем по району атомном подводном крейсере К-216, которым командовал капитан 2-го ранга Игорь Британов, произошел взрыв в ракетной шахте, от ядовитых паров окислителя погибли пять человек. Командир Игорь Британов, вынужден был всплыть и бороться за живучесть в надводном положении...

Из рассказов адмирала В.Попова:

- Мой ракетоносец, совершенно однотипный с К-219, находился на соседней позиции, и я по радиоперехвату понял, что у Британова случилась беда. Ходу до него мне было чуть более двадцати часов. Готовлю аварийные партии, штурманскую прокладку, и не зря - вскоре получаю персональное радио: "Следовать в район для оказания помощи К-219. Ясность подтвердить". Ясность немедленно подтверждаю. Но квитанцию на свое радио не получаю. Еще раз посылаю подтверждение - квитанции нет. Снова выхожу в эфир - ни ответа ни привета. Молчит Москва, и все... А я уже больше часа на перископной глубине торчу, вокруг океанские лайнеры ходят - неровен час под киль угодишь. Наконец, приходит распоряжение - оставаться в своем районе. Вроде бы положение К-219 стабилизировалось, помощь не нужна. Стабилизироваться-то оно стабилизировалось, да только на третьи сутки ракетный крейсер затонул. До сих не могу себе простить - мог ведь пойти к Британову, не дожидаясь этих треклятых квитанций. Схитрить мог... У меня же и люди подготовленные, и все аварийные материалы на борту... Пришли бы - и ход событий мог пойти иначе. Но ведь поверил, что ситуация выправилась. А там окислитель разъедал прочный корпус со скоростью миллиметр в час... О том, что К-219 затонула, узнал только в родных водах, когда пошли на замер шумности в Мотовский залив. В шоке был...

В шоке был не один Попов. В шоке был и Генеральный секретарь ЦК КПСС Михаил Горбачев, который узнал о трагедии в Атлантическом океане в тот момент, когда вел в Рейкьявике переговоры с американским президентом. Шок испытали все советские подводники - впервые в мире затонул атомный ракетный крейсер стратегического назначения - махина, которая, как и "Титаник", казалась непотопляемой.

Ценой своей жизни заглушил ядерный реактор старший матрос Сергей Преминин. Командир Игорь Британов, как и положено, сошел с корабля последним. Огромная атомарина буквально выскользнула у него из-под ног и навсегда ушла в трехкилометровую бездну. Британов добирался до ближайшего спасательного судна на надувной лодчонке. Он сделал все, чтобы спасти свой корабль, и держался в непростой аварийной ситуации столь мужественно, что высокое начальство не решилось отдать его под суд. Однако был исключен из партии и - самое печальное - уволен в запас без права ношения военной формы.

Трагедию К-219 и беду сотоварища Вячеслав Попов принял близко к сердцу. Много лет пробивал геройское звание погибшему матросу Сергею Преминину. Адмирал Попов - единственный из всех комфлотом, который сумел выкроить время и приехать в глухую вологодскую деревню, чтобы по-человечески погоревать с родителями погибшего матроса, вручить им высокую награду сына. Сделал это по порыву души, а не по долгу службы. Тем более что долг этот вовсе не обязывал адмиралов поминать погибших матросов по полному чину.

Не забыл на высокой должности и Игоря Британова. Сначала сумел выхлопотать ему звание капитана 1-го ранга с правом ношения мундира в запасе. Затем... Вот тут-то и крылась цель ночного и негласного визита комфлотом в Гаджиево. Дело в том, что на 15-ю годовщину гибели К-219 в Гаджиево, откуда атомарина уходила в свой последний поход, съехались со всей страны бывшие члены экипажа, пережившие катастрофу в Атлантике. Приехал из Екатеринбурга и Игорь Британов. И хотя в Баренцевом море шли подготовительные работы к подъему "Курска" и в любую минуту и по любому поводу московское начальство могло хватиться командующего Северным флотом, тем не менее адмирал Попов прибыл в Гаджиево. Он был тяжело простужен и мог бы отлеживаться дома, но он не мог в такой день не повидаться с Британовым. Возможно, только тот, переживший гибель своего корабля, мог понять сейчас Попова, потерявшего "Курск", понять, как никто другой... Как бы там ни было, я оказался свидетелем этой встречи. Почему-то столы были накрыты в зале городского загса. Но дело было вовсе не в том, где стояли эти поминальные столы и что стояло на столах. Попов, тяжело дышащий, заметно постаревший за черный год общей подводницкой беды, поднял рюмку.

- Я прошу понять, почему я не смогу быть с вами долго. "Курск" - там, а я - здесь... Но и не повидать вас в такой день я тоже не мог...

Адмирал достал из свертка кортик и посмотрел на

Британова... Тот поднялся и принял из рук Попова стальной клинок - символ офицерской чести и командирского мужества. То была лучшая награда Британову за все то, что он пережил за эти пятнадцать лет.

Потом Попов отбыл в Североморск. Мы с вице-адмиралом Сергеем Симоненко провожали его до трапа. Запомнилось последнее речение командующего флотом:

- Когда я прибыл сюда лейтенантом, в Гаджиеве ещё служили участники войны. Их было немного и их ценили, потому что у них был реальный боевой опыт. Сегодня на флоте совсем мало осталось офицеров, которые ходили в дальние "автономки", которые помнят, что такое боевая служба в океане... И их надо беречь так же, как берегли когда-то фронтовиков.

Я вспомнил эти слова, когда командующего Северным флотом адмирала Попова, его сподвижника Героя России вице-адмирала Михаила Моцака, командира противоавианосной дивизии контр-адмирала Михаила Кузнецова, командующего 1-й флотилией вице-адмирала Олега Бурцева и ещё девять высших офицеров с бесценным опытом океанских боевых служб отправили одним чохом в отставку.

Рапорт об отставке адмирал Попов написал в каюте "Петра Великого" сразу же, как стало ясно, что спасать некого. Через сутки по ВЧ позвонил Президент: "Ваш рапорт не удовлетворяю". Все было достойно и по-государственному мудро. До тех пор, пока не начались придворно-подковерные игры. В результате адмирал Попов снят с должности и уволен в отставку.

Незадолго до кадровой "шокотерапии" и адмирал Попов, и начальник штаба Северного флота вице-адмирал Моцак дали развернутые интервью - один "Российской газете", другой "Известиям", - в которых ещё раз подтверждали свои мнения о главной причине "нештатной ситуации" на "Курске": столкновении с американской подводной лодкой. Вот почему у многих возникла мысль, что ведущих российских адмиралов сняли за "антиамериканские настроения", столь несозвучные новой политической ситуации. Таким образом как бы развенчана и сама версия столкновения. И это при всем при том, что следствие по факту гибели "Курска" ещё не закончено, что первый отсек, в котором может таиться разгадка первопричины взрыва, лежит пока что на дне морском... Но так ли она абсурдна, эта версия, как её теперь пытаются представить? "Неужели такое возможно?" - продолжают недоумевать люди, далекие от реалий подводного флота. Спросите об этом капитана 1-го ранга запаса Андрея Булгакова, который столкнулся с "Грейлингом", спросите об этом контр-адмирала запаса Владимира Лебедько, который

пережил столкновение на К-19 с американской подводной лодкой "Гэтоу", спросите об этом капитана 1-го ранга Игоря Локтя, который командовал атомариной "Кострома", которую долбанула в Баренцевом море американская "Батон Руж", спросите об этом других командиров, которым посчастливилось вернуться домой с вмятинами на легком корпусе...

Из бесед с адмиралом В.Поповым:

- Последняя, двадцать пятая, "автономка", тоже весьма памятна. Еще как памятна-то... Это было весной 1989 года. Я выходил в море на борту ракетоносца как заместитель командира дивизии "стратегов" - подстраховывать молодого командира атомохода. Впереди нас в дальнем охранении шла торпедная подводная лодка К-278... Печально известный "Комсомолец". За сутки до гибели этого уникального корабля я переговаривался с его командиром капитаном 1-го ранга Ваниным по ЗПС - звукоподводной связи. Вдруг получаю 7 апреля странное радио с берега - дальнейшие задачи боевой службы выполнять самостоятельно, без боевого охранения. И только по возвращении в базу узнал о трагедии в Норвежском море...

Самый опасный для меня поход? Пожалуй, в 1983 году... Я - командир 16-ракетного атомного подводного крейсера. Выполняем стратегическую задачу в западной Атлантике - несем боевое дежурство в кратчайшей готовности к нанесению ответного ракетно-ядерного удара. Вдруг в районе Бермудского треугольника - не зря о нем ходит дурная слава - сработала аварийная защита обоих бортов. Оба реактора заглушились, и мы остались под водой без хода. Перешли на аккумуляторную батарею. Но емкость её на атомоходах невелика. Спасло то, что удалось найти неподалеку район с "жидким грунтом", то есть более плотный по солености слой воды. На нем и отлежались, пока поднимали компенсирующие решетки, снимали аварийную защиту...

- А если бы не удалось найти "жидкий грунт"?

- Пришлось бы всплыть на виду у "вероятного противника". В военное время это верная гибель. В мирное - международный скандал. Да и вечный позор для меня как подводника-профессионала.

Вообще, всю мою морскую походную жизнь снаряды падали рядом со мною, осколки мимо виска проносились, но не разу не задело. Это ещё с курсантских времен началось. В 1970 году ходил на стажировку на плавбазе ПБ-82 в Атлантику. А там как раз почти точно так же, как К-219, затонула после пожара атомная подводная лодка К-8, и мы пошли в Бискайский залив оказывать ей помощь. Так что и там по касательной пронесло.

Кто-то молился за меня сильно. Везло...

- Суворов бы с вами не согласился. "Раз - везенье, два - везенье... Помилуй Бог, а где же уменье?" Не могло одному человеку просто так повезти двадцать пять раз подряд...

- Опыт, безусловно, накапливался от "автономки" к "автономке". Но все-таки море - это стихия, а у стихии свои законы - вероятностные. У меня ведь как было: 10 боевых служб до командирства, 10 боевых служб командиром подлодки и 5 боевых служб - замкомдивом отходил, старшим на борту.

Да, подводник Вячеслав Алексеевич Попов никогда не возвращался из морей с приспущенным флагом. Флаг пришлось приспустить только однажды когда погиб "Курск". Нет его прямой вины в том, что стряслось с подводным крейсером. Даже генеральный прокурор Устинов со всей своей ратью не смогли найти "причинно-следственную связь между действиями командующего флотом и гибелью корабля".

Мой коллега по "Российской газете" Александр Емельяненко посвятил уходу адмирала Попова добрую газетную полосу. Есть в ней такие строки:

"Поддержать адмирала Попова в этот трудный для него момент захотят, я уверен, очень много достойных людей. Как это сделала в личном письме ещё год назад вдова адмирала А. Головко (командовавшего Северным флотом в годы Великой Отечественной войны. - Н.Ч.):

"Мне 81 год. Я пережила Арсения уже на 38 лет. В 1956 году, когда вы ещё были ребенком, а адмирал Головко командовал Балтийским флотом, с ним случилась та же трагедия: только время было не то, и флот не Северный, и подлодка другая, и погибли подводники только одного отсека... Прошло с тех пор 44 года, но я хорошо и отчетливо помню, каким вернулся Арсений, проведя ровно две недели в Таллинском порту, в море, пытаясь поднять лодку... Не удалось. Он постарел лет на десять. Да и прожил ещё всего пять лет.

И я уверена, что Вы, Вячеслав Алексеевич, очень пришлись бы ему по душе. Он любил, знал, глубоко уважал подлинных моряков, а вы, несомненно, подлинный военный моряк..."

Старая женщина ни в чем не ошиблась. Вот только, увы, время оказалось все ещё тем же самым, что и в бытность адмирала Головко. Тогда тоже снимали одним чохом, как обошлись с адмиралом Галлером и другими его сотоварищами по надуманному обвинению.

Кто-то очень точно сказал об увольнении 13 моряков - "вырублена вся подводная вертикаль". Вырублена. Под предлогом "плохой организации службы на Северном флоте и проведении

учений" удалены адмиралы и офицеры, обладавшие уникальным боевым опытом походов к берегам Америки в годы Холодной войны. Многие аналитики расценили это как реверанс в сторону США в условиях нового союзничества в борьбе с международным терроризмом.

Нелеп предлог, под которым была "вырублена подводная вертикаль Северного флота": этот главнейший флот России в недавние времена разваливался годами. Какой чудотворец смог бы вернуть ему за 19 месяцев былую мощь? Адмирал Попов во всяком случае смог оторвать от причалов корабли, примерзшие и приржавевшие к своим пирсам, вывести в море на самые большие за последнее десятилетие учения. Смог даже без должного финансирования флота. Накопать "невыполненных пунктов" в плане учений, как и в любом, впрочем, обширном не только флотском плане, нетрудно.

Пока решалась судьба адмиралов, председатель Государственной комиссии по расследованию причин гибели атомохода "Курск" Илья Клебанов отдыхал, как сообщила "Российская газета", в странах Средиземноморья. Мог ли он хоть как-то защитить Попова, хотел ли он это сделать - Бог веси.

Как-то адмирал Попов сказал: СЕВЕР ДЕЛАЕТ НАШУ СЛУЖБУ ЧИЩЕ, ЧЕМ ОНА МОГЛА БЫ БЫТЬ В ИНЫХ КЛИМАТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ.

Теперь вот - Москва. Тут служба иная, тут климат иной...

Глава пятая МЕРТВЫЕ СРАМУ НЕ ИМУТ

Хлеб и розы

Только сейчас, оказавшись один на один с зияющей раной "Курска", заглянув в этот кратер смерти, я поверил, что этого корабля больше нет, что черный август 2000 года не ночной кошмар, что все, о чем два года подряд писалось, говорилось, стоналось и рыдалось, кричалось и спорилось - все это было на самом деле...

Над плавдоком завода "Нерпа", где даже на смертном одре корпус обезображенного подводного крейсера вздымается величаво, кружились бакланы. У них был свой птичий интерес к "Курску" - из его отсеков выгружались продовольственные запасы. Их вытаскивали в последнюю очередь - после того, как извлекли останки моряков, секретные документы, вытащили ракеты из контейнеров, дошел черед и до продуктов. В пластиковые короба на стапель-палубе дока вытряхивалось хлебное месиво, разбухшая крупа, измятые жестянки с консервированным компотом, с таранькой... Хлеб мертвецов.

Перед обезглавленной атомариной стоял столик, накрытый черной скатертью, на столике ваза с розами: 118 штук - по одной

на каждого члена экипажа. Розы ещё были свежи, их только что поставил на столик американский сенатор Ричард Лугар, прибывший на некогда судоремонтный, а теперь судораздельный завод "Нерпа" с деловым визитом. Вазу с розами накрывала черная лента с надписью "Морякам "Курска" от скорбящего американского народа". Я положил на столик свой "венок" - книгу "Унесенные бездной".

А в ушах звучали слова песни, только что услышанной с магнитной ленты в кабинете гендиректора завода:

Такая смерть, что не собрать костей.

Такая жизнь, где ничего не светит...

Мы слушали этот реквием стоя, повторяя вслед за певцом Николаем Сахаровым пронзительные слова:

Россия, береги своих детей!

Не то одна останешься на свете...

Этих ребят, с "Курска", Россия не уберегла... И горестные вопросы "почему?", "чья вина?", "где правда?" снова пошли, как круги по темной воде от брошенного в неё камня. Камнем - да простится игра слов - преткновения стал вердикт, вынесенный генпрокурором после многомесячного расследования: самопроизвольный взрыв торпеды, никто не виноват, уголовное дело закрыть за отсутствием состава преступления. И дело вовсе не в том, что не найдены конкретные виновники страшной беды. А в том, что на погибший экипаж в который раз легла недобрая тень. Из преданных гласности материалов расследования рисуется безотрадная картина повсеместного разгильдяйства, безграмотности, нерадивости: там забыли снять заглушку, там не расписались, там вахтенные журналы велись с нарушениями, там допуска не было... Напрашивается естественный вывод - у таких головотяпов "толстая" торпеда просто не могла не взорваться. И хотя делается некий реверанс в сторону погибших "курян" - де "нарушения, допущенные должностными лицами дивизии и флотилии подводных лодок при организации обучения экипажа АПРК "Курск", причиной катастрофы не явились..." - все же в сознании неискушенного в особенностях флотской службы читателя остается твердое убеждение: конечно же, сами взорвались, поскольку и торпеды у них хреновые, до совершенства не доведенные, и принимали их кое-как, и обслуживали из рук вон плохо.

Слов нет, следствие поработало весьма добросовестно, и нужно быть благодарным криминалистам, которые денно и нощно, не щадя здоровья, разрывали страшные завалы в отсеках взорвавшейся атомарины. Благодаря их самоотверженному труду прояснились детали и эпизоды гибели корабля, действий

уцелевших подводников. Однако главное так и не определилось: что послужило первопричиной трагедии, хотя с самого начала, то есть ещё до подъема "Курска", опытные моряки-подводники со страниц "Российской газеты" и других изданий утверждали то, что потом облеклось в официальную формулировку - "конкретизировать механизм возникновения очага первичного импульса не представляется возможным". Не надо быть профессиональным юристом, чтобы понимать - если место происшествия (первичного события) уничтожено вторым происшествием, то никаких заключений о следах первого происшествия делать нельзя: на всех вещдоках первичного события будет лежать след второго.

Не надо быть профессиональным юристом, чтобы понять - если в лесу нашли труп с разбитой головой, то в первую очередь надо исследовать характер смертельной раны, определить тип оружия или предмета, которым она была нанесена, и вовсе не надо отделять голову, оставлять её в лесу, а искать разгадку гибели человека на его теле, доставленном в морг. Не надо потом уничтожать эту никем не осмотренную толком голову. Но ведь именно так поступили с "Курском". И это на глазах всего российского общества, в котором профессиональных юристов уже больше, чем профессиональных преступников. Поразительно, что все эти "следственные действия" проводились под эгидой высших сановников Генеральной прокуратуры и никто из законников не усомнился в юридической чистоте подобных деяний.

На самом деле, у следствия патовая ситуация: ни доказать ничего нельзя, ни опровергнуть. "Курск" - это чудовищный "висяк"...

Печально то, что следствие досконально отработало лишь одну версию "нештатную ситуацию в торпедном отсеке". Но если бы столь же скрупулезно была исследована и другая версия, долгое время превалировавшая над всеми остальными, фактов, документов, фамилий, цифр, протоколов, следственных экспериментов было бы не меньше, чем в нынешних 133 томах следственного дела.

Факт сам по себе - упрямая вещь, но из совокупности фактов можно выстроить любую мозаику. Это хорошо знают режиссеры документальных фильмов. Вольно или невольно, но авторы 133 томов срежиссировали сценарий самопроизвольного взрыва перекисной торпеды в торпедном аппарате № 4. Лежала она, лежала в трубе торпедного аппарата (заметим, без всякого доступа к "изделию" личного состава), а потом вдруг в резервуаре окислителя ни с того ни с сего открылись трещины в сварных швах или в резиновых уплотнителях и началось возгорание

"неметаллических материалов". Но ведь с такой же степенью вероятности можно предположить, что сварные швы открылись и под воздействием внешнего удара. Много ли торпеде надо?

В нудном перечислении того, что не было сделано для обеспечения работоспособности выпускного аварийно-информационного устройства В-600, не сказано самого главного: при всех наворотах электронной автоматики спасательный буй должен был отдаваться вручную из отсека-убежища, как это было заведено на подводном флоте испокон веку. Будь он трижды проверен и исправен, этот прибор В-600, нет никакой гарантии, что он сработал бы после того, как через второй отсек пронесся огненный ураган. А вот ручной стопор сигнального буя, будь он предусмотрен проектантами в кормовом отсеке, непременно бы сработал.

Разумеется, многих удивит столь равнодушное отношение подводников к спасательному оборудованию. Но надо знать особенность подводницкого (да и русского вообще) характера. Хорошо это или нет (конечно же, плохо), но так уж повелось, что подводник относится к спасательным средствам с некоторой бравадой и повышенное внимание к ним считает зазорным. Именно так относились подводники "непотопляемой" сверхглубоководной подводной лодки "Комсомолец" к надувным спасательным плотам. Они даже не знали толком, как извлекать их из контейнеров, и жестоко поплатились потом. А с каким трудом внедрялись на подлодках ПДУ - переносные дыхательные устройства, упрятанные в пластиковые футляры. Куда их только не засовывали лихие бойцы, лишь бы не носить на поясе. А ведь в случае пожара ПДУ давали 20-минутную отсрочку от удушья, чтобы включиться в долговременные дыхательные аппараты.

- Как вы оцениваете ВСК (всплывающую спасательную камеру)? - спросил главком ВМФ командира новейшей подводной лодки "Гепард".

- Лучше бы её вообще не было!

- ??!

- Экипаж должен думать не о спасении, а о борьбе за живучесть корабля.

Кто-то из старых моряков заметил: подводная лодка такой корабль, на котором либо все спасаются, либо все погибают.

Рекорд, поставленный в вину...

Вопрос "почему так долго не могли обнаружить пропавший корабль?" некорректен. Что значит на море понятия "долго" и "быстро"? Долго искали пропавшую в этих же водах (в феврале 61-го) подводную лодку С-80. Нашли её и подняли только через восемь лет! Это долго... Пропавшую атомную подводную лодку

"Трешер" американцы искали 39 суток, при всем при том что её сопровождало при последнем погружении спасательное судно "Скайларк". Это тоже долго... Затонувшую в Тихом океане советскую ракетную подлодку К-129 в течение месяца искала целая эскадра - 2 эсминца, 3 сторожевых корабля, 3 тральщика, 4 подводные лодки, 2 плавбазы, 10 вспомогательных судов, всего 36 вымпелов, 286 самолето-вылетов, а найти так и не смогли. Нашли американцы спустя два месяца на глубине пять километров.

"Курск" был обнаружен в рекордно короткие сроки - на следующий день после аварии. 12 августа в 11.29 произошло несчастье, а в ночь 13 августа акустики крейсера "Петр Великий" услышали стуки, доносившиеся из корпуса "Курска". Заметим, что прошло менее суток...

Так что действия адмиралов Попова и Моцака по организации поисковых работ заслуживают вовсе не порицания, а наивысшей оценки, если брать ещё во внимание прискорбное состояние полуразваленной за годы "перестройки" поисково-спасательной службы.

Впрочем, сравнивать и комментировать - это задача адвокатов, а не следователей. Сыщики честно выдали все, что накопали. А вот судить да рядить должны присяжные заседатели, призванные из рядов бывалых моряков-подводников.

Такой суд присяжных непременно бы напомнил обвинителям, что, перечисляя в одном столбце все, что не выполнил перед выходом в море, скажем, тот же капитан-лейтенант Иванов-Павлов, надо выписать в другом столбце все то, что он успел выполнить. И можно не сомневаться, что этот столбец будет в 3-4 раза длиннее, чем первый - с недочетами. Уж они-то, заседатели, старые морские волки, на собственной шкуре изведали коварный юридический казус, суть которого состоит в том, что авторы бесчисленных должностных, служебных, эксплуатационных инструкций пишут их таким образом, чтобы предусмотреть все возможные нештатные ситуации. При этом никто из них не берет в расчет, что на одного исполнителя подобной инструкции приходится ещё по доброй дюжине не менее строгих многопунктных предписаний.

Мы с командиром нашей подводной лодки как-то подсчитали, что если наш инженер-механик будет скрупулезно выполнять все, что ему предписывают делать создатели корабельных механизмов, флагманские специалисты, непосредственные начальники, а также Корабельный и все остальные уставы, то на все проверки, обходы, регламентные работы, планово-предупредительные ремонты, построения, совещания, доклады, дежурства, ведение документации,

воспитание личного состава, подготовку молодых офицеров у него уйдет 27 часов в сутки. Несколько меньше времени - 25 и 23 часа соответственно потребуют служебные обязанности командиров боевых частей оружия и связи. Никто из составителей подобных инструкций не соотносит предписанные тому или иному офицеру действия с другими нормативными документами в реальном масштабе времени. Главное, чтобы по моей части все было закрыто соответствующим пунктиком.

Вот и получается: как только въедливый следователь начинает вникать в корабельную документацию, сразу же возникает ощущение разгильдяйства. Потому-то у проверяющих всегда наготове универсальный дигноз: "низкая организация службы". Отсюда и поучения такого рода: "Вы потому с кораблем столкнулись, что у вас этикетка на вахтенном журнале криво наклеена! И шнурки не глаженые..."

Большая медуза прокурора

В марте 2002 года в Мурманске побывали и выступили перед общественностью города главком ВМФ адмирал флота Владимир Куроедов и генеральный прокурор Владимир Устинов.

"От гостей ждали многого, - пишет один из моих коллег, - в первую очередь "сенсационных признаний" о результатах расследования причин гибели лодки. Не дождались. Как всегда, были лишь размытые формулировки и полупрозрачные намеки... на то, что первопричиной гибели АПЛ все-таки стал взрыв неисправной торпеды. Главком сказал, что командование ВМФ, оказывается, слишком сильно доверяло этому типу торпед и что они после "Курска" сняты с вооружения... Намеки генпрокурора Устинова были ещё конкретней. Он сразу снял "еще не снятую с рассмотрения" версию столкновения с неопознанным объектом, сказав, что ни иностранных, ни российских кораблей в зоне аварии не было. Резонный вопрос о якобы замеченных в районе катастрофы аварийных буях с иностранной ПЛ отмел раз и навсегда. Оказывается, за буй могли принять "большую медузу"; медуз, по словам Устинова, в тех краях и в тот сезон плавает великое множество. Интересно, входили ли в состав Госкомиссии специалисты-ихтиологи?

Так или иначе, а "правильная" версия была обозначена. Ею стал взрыв "неправильной" торпеды. При любом раскладе эта версия невыгодна командованию ВМФ. Слова Устинова о "русском разгильдяйстве", которое сыграло свою роль в катастрофе "Курска", ещё более осложнили положение Куроедова в глазах общественности. Остается одно: перекладывать вину на "лучший на флоте" экипаж "Курска". На что вскоре намекнут..." И намекнули. Точнее, конкретно наехали, судя по документам 133-

томного дела.

Убежден, позднейшие историки будут объяснять неуклюжие маневры высокопоставленных чиновников "высшими государственными интересами, отвечающими конкретной международной обстановке". В самом деле, как можно принимать версию столкновения с американской лодкой-разведчицей в разгар совместной с Америкой борьбы против международного терроризма? "Вешать" на союзников по общему делу трагедию "Курска", когда их дружественные самолеты расположились на аэродромах нашего бывшего Туркестанского военного округа? Неполитично, недипломатично, недальновидно, непрагматично, неконструктивно, не...

Обидно, что между такими нерасторжимыми понятиями, как "истина" и "прокурор", вкралось понятие "конъюнктура", какими бы интересами её ни оправдывали.

А торпеды, они, как и мертвые, сраму не имут...

Ладно, охаяли торпеду-"толстушку", семейство которых за многолетнюю эксплуатацию на флоте никаких неприятных сюрпризов не преподносило, и лишь одна из них взяла да и взорвалась "сама по себе". В средствах массовой информации началась кампания против "Антеев" - подводных крейсеров типа "Курск". Мол, не обладают они нужной живучестью и хорошо бы их все пустить "на иголки": "Когда К-429, спроектированная "Лазуритом", затонула на Камчатке, подводники жили в отсеках примерно трое суток, - утверждает коллега по перу. - Почему же четыре огромных неповрежденных (!) отсека "Курска" так быстро заполнились? Почему так мало жили там люди? И если лодки, спроектированные ЦКБ "Рубин", не приспособлены для борьбы за выживание в критических условиях, то не безопаснее ли вовсе пустить их в утилизацию?"

Вроде бы все верно, одни упрямые факты: с атомной подводной лодки К-429, затонувшей под Камчаткой в 1983 году, спасся почти весь экипаж более ста человек, а с "Курска" - никто. Но одна "маленькая деталь", не приведенная в этом сравнении то ли по незнанию, то ли по лукавству: К-429 затонула по неисправности системы всплытия-погружения, с одним затопленным отсеком. "Курск" же отправил на дно чудовищный взрыв, какому не подвергалась ещё ни одна подводная лодка в мире! И, несмотря на это, в живых осталась часть экипажа, уцелел реакторный отсек и не случилось ядерной аварии. Ни в одном конструкторском бюро ещё не спроектировали подводную лодку, способную выдержать одновременный взрыв дюжины торпед. Как ни парадоксально, но "Курск" продемонстрировал невероятную живучесть кораблей своего проекта, и списывать их в утиль по

меньшей мере неразумно.

Вслед за "Курском" - "Хиросима"...

О том, какова будет дальнейшая судьба "Курска", рассказывает Главный строитель СРЗ "Нерпа" Олег Гладких:

- Сама утилизация подразумевает два этапа: сначала проводятся сопутствующие работы по выгрузке отработанного ядерного топлива, а затем разрезается сама лодка, с формированием 3-отсечного блока, который потом отправят к месту отстоя.

Так получилось, что у своих последних причалов сошлись "Курск" и "Хиросима" - первый советский подводный ракетоносец К-19, получивший свое печальное прозвище после ядерной аварии в 1962 году и жестокого объемного пожара в 1972-м.

Выгрузка ядерного топлива из К-19 планируется в первую очередь. На самом "Курске" предстоит ещё выполнить большой объем подготовительных работ. А вот окончательная утилизация "Хиросимы" произойдет после всех проведенных работ на "Курске".

Принято решение, что рубки с обеих лодок будут установлены как памятники мужеству подводников - одна в Курске, другая - в Полярном. Рубку с "Курска" уже сняли. Она стоит рядом с лодкой на стапель-палубе и очень похожа на рыцарский шлем. С открытым забралом.

Глава шестая ЧАЙНИК БЕЗ КРЫШЕЧКИ...

В отсеках затонувшей и поднятой подводной лодки мне довелось побывать только один раз, но впечатлений хватило на всю жизнь. Рыбацкий рефрижератор протаранил подводную лодку С-178 на подходе к Владивостоку. Погибло 32 моряка. Беда случилась осенью 1981 года. Через два месяца подлодку подняли и поставили на клети сухого дока.

Я вошел в пробоину высотой и шириной с хорошую дверь. Жутковато входить в подводную лодку через прочный корпус, а не через штатные люки... На настиле шестого отсека, куда въехал форштевень рефрижератора, хрустело под ногами битое стекло плафонов. Массивная тумба ходовой станции экономхода ("мотора подкрадывания") была сдвинута набок. Прошел в пятый (дизельный) отсек, тускло освещенный двумя лампами-переносками. Здесь тоже было все искорежено. Густо пахло соляром. При подъеме лодки десять тонн топлива выдавило в отсеки, так что пропиталось им буквально все - и разбухшая фанера кают в жилом четвертом, и разъеденная топливом резина кабелей. На приборах с выдавленными стеклами зеленели окислы меди. Блестели только шлифованные стволы перископов. Во втором отсеке ещё стояла синеватая гарь пожара, полыхнувшего

при столкновении. В каюте командира ржавел сейф с распахнутыми дверцами.

В четвертом отсеке я задержался и снял шапку. Здесь, в этих крошечных каютках и рубках, погибло 14 человек...

С ржавого трубопровода свисала чья-то черная матросская пилотка со слегка позеленевшей звездочкой.

Я выбрался из первого отсека через торпедопогрузочный люк. В шпигатах и пустотах легкого корпуса завывал декабрьский ветер, и от этого казалось, что подводная лодка тихонько постанывает.

На заводском дворе я увидел груду имущества, выброшенного из С-178 после подъема с грунта: изъеденные соляром гидрокостюмы, "идашки", диванные спинки, чей-то китель с мичманскими погонами, томик справочника по безопасности судоходства со слипшимися от морской соли страницами, фаянсовый чайник с вензелем "ВМФ", чудом переживший все передряги в железном доме, отделавшись лишь отбитой ручкой да потерянной крышечкой.

Чайник я взял с собой - на память. Позже, в Москве, я попросил гравера, делающего надписи на подарках в "Детском мире", написать на боку чайника одну лишь фразу: "Из кают-компании ПЛ С-178".

Люди, стоявшие за мной в очереди, позабавились, глядя на чайник с отбитой ручкой: "Что же это вы бракованную посуду покупаете?!" А фреза мастера все время соскальзывала с фаянса, все ещё жирного после месячного пребывания в соляре. Чем я только его не оттирал!

Как погибают субмарины

Оба сторожа платной автостоянки, что на окраине Владивостока, были немало удивлены, когда в их будку вошел высокий и красивый капитан 3-го ранга, поставил на стол две бутылки коньяка и мрачно сказал:

- Вот там, отцы, мой "запорожец"... Лет через семь вернусь, чтоб там же стоял.

- Это что ж, в "автономку" такую уходите?

- Нет. В тюрягу сажусь...

И "отцы", видавшие виды боцмана, поняли, что перед ними командир той самой подлодки, о которой вот уже месяц судачил весь Владивосток...

Вот как все было...

21 октября 1981 года. Среда, 19.00. Японское море Борт дизельной торпедной подводной лодки С-178

Если что и предвещало несчастье, так это день выхода в море понедельник. Да ещё крыса, выскочившая вдруг в штурманской рубке. Как и подобает настоящей корабельной крысе, почуявшей беду загодя, она принялась метаться по выгородке совершенно беспричинно, а потом нырнула в трюм центрального поста... Разумеется, ни штурман капитан-лейтенант Левук, ни инженер-механик капитан-лейтенант Валерий Зыбин, наблюдавшие крысиные пируэты, не увидели в них ничего зловещего. Смешно чего-то опасаться в штилевом почти море. Да и выход был пустяковый - сутки в полигоне, сутки на замер шумности - и домой.

Лодка С-178 возвращалась в надводном положении. Огни Владивостока, рассыпанные по сопкам, манили своей близостью. Маяк острова Русский привычно посылал им свои четкие проблески...

Борт С-178. 19.30

Старший помощник командира капитан-лейтенант Сергей Кубынин приказал радиотелеграфистам запросить у оперативного дежурного базы "добро" на проход боновых ворот. Разрешение было получено необычно быстро - через пять минут. Кубынин доложил о том командиру капитану 3-го ранга Маранго и поспешил с мостика вниз, во второй отсек, составлять график вахт на стоянке в базе. Пока шел ужин и боевая тревога при входе в узость не была объявлена, можно было ещё успеть зачитать по общей трансляции список заступающих на дежурство по кораблю. Каюта старпома была занята - в ней отдыхал старший на борту начальник штаба бригады подводных лодок капитан 2-го ранга Каравеков. Старпом устроился в кают-компании, где капитан-лейтенант-инженер Тунер и лейтенант-инженер Ямалов допивали компот, торопясь покончить с ужином до ревуна боевой тревоги. Кубынин пригласил в кают-компанию и строевого старшину Зыкова, чтобы вместе уточнить список.

В эти минуты - на берегу - оперативный дежурный ушел тоже на ужин, оставив за себя мичмана. Мичман не знал, что в базу входит подводная лодка, и на свой страх и риск разрешил выход из гавани большому судну рефрижератору № 13. Рефрижератор уходил надолго в южные моря, и потому многие рыбаки, включая

стоявшего на мостике Курдюкова, крепко прощались с берегом. Говоря проще - были пьяны.

До катастрофы оставались считанные минуты...

19.40 - 19.45

Инженер-механик С-178 капитан-лейтенант Валерий Зыбин рослый парень. Родом из Казахстана. Видимо, кому-то из прабабок плеснули в жилы степной крови: в зыбинском лице - в разрезе глаз и скулах - едва заметны азиатские черты. Женат, двое малых детей. Гитарист, охотник, фотограф. Выпускник Севастопольского высшего военно-морского инженерного училища. В должности два года. В море вышел вскоре после операции - вырезали фурункул, только что сняли швы... Право, этот парень стоит того, чтобы знать о нем подробнее...

Сразу после ужина, пока не заверещали ревуны боевой тревоги "По местам стоять! К проходу узкости!", Зыбин возлез на мостик выкурить сигарету Здесь уже была полна коробушка: помимо тех, кого обязывала быть наверху служба - командира, вахтенного офицера, боцмана на вертикальном руле, рулевого-сигнальщика, - вовсю дымили замполит капитан-лейтенант Дайнеко, штурман капитан-лейтенант Левук, доктор - старший лейтенант медслужбы Григоревский.

Покачивало. Погода начинала портиться. Но это никого не волновало: слева по борту проплывал берег, густо раззолоченный огоньками Владивостока.

Лодка шла под дизелями: правый работал на винт, левый вращал электромотор в режиме генератора. Чтобы приток воздуха к дизелям был хороший, переборочные двери между третьим, четвертым и пятым отсеками были распахнуты - "на просос". Потом и это сыграет свою роковую роль.

Зыбин встал под козырек ограждения рубки, достал сигареты. Вдруг боковым зрением уловил высокую тень, быстро заслонявшую береговые огоньки. Услышал вопль командира:

- Право на борт!!!

Тень стремительно надвигалась. Теперь уже видно было, что это носовая часть огромного судна - океанского рефрижератора.

Вахтенный сигнальщик, старший матрос Ларин, успел навести фонарь Ратьера на надстройку судна и отбарабанил тревожную дробь. Он так и держал свой прожектор - до последнего! - наведенным в лоб надвигающейся громаде. Как будто мог остановить её лучом.

Удар!

Кованый форштевень рефрижератора ледокольного типа взрезал левый борт субмарины почти у самой кормы. Острый штевень буквально въехал в электромоторный, шестой отсек. От

удара лодка накренилась так, что черпанула рубочным люком. Все, кто стоял на мостике, полетели в воду - в стылую бездну осеннего моря.

Секунд через пятнадцать лодка скрылась в черной воде. С борта рефрижератора свесилась чья-то голова:

- Эй, внизу! С какого ботика? Черти вас носят!..

Там с пьяных глаз решили, что напоролись на портовый буксиришко.

Прошла добрая четверть часа, прежде чем с рефрижератора в воду полетели спасательные круги. Затем не спеша спустили шлюпку. В ней была груда весел и только одна уключина!.. Тогда спустили моторный баркас, но движок не завелся. На месте затонувшей субмарины клокотали воздушные пузыри...

Первым утонул сигнальщик - старший матрос Ларин: он не умел плавать. Его тело водолазы нашли потом рядом с корпусом лодки. С рефрижератора сбросили плотик, но его быстро отнесло течением. Подводники держались в ледяной воде больше получаса. Старший лейтенант Соколов, вахтенный офицер, подбадривал матросов:

- Держитесь кучнее, ребята! Не дрейфь, всех подберут!

Но его самого отнесло от рефрижератора волнами. Больше его никто не видел. Не нашли и тела.

Замполит Дайнеко отдал свой круг матросам, сам держался на надувном жилете. Командир лодки Маранго вцепился в боцмана: оба чуть не утонули. Их подняли первыми.

...В течение часа на рефрижератор № 13, чей нос был смят в гармошку, а форпик затоплен, подняли всех, кого выбросило с мостика, за исключением трех утонувших: старшего лейтенанта Алексея Соколова (окончил Тихоокеанское военно-морское училище с золотой медалью), старшего матроса Ларина и ещё одного подводника. Спасенных прогрели в душе и напоили горячим чаем. Командира лодки сняли с борта вертолетом и доставили в штаб флота к руководителю спасательной операции вице-адмиралу Рудольфу Голосову. Но что он мог ему сообщить?!

19.45. Траверз острова Скреплева. Борт С-178

Зыбина подбросило и прижало водой к крыше ограждения мостика, током воды его втянуло в шахту верхнего рубочного люка. Нечего было и думать, чтобы его задраить. Вода низвергалась сплошным потоком. В стальном колодце нижнего рубочного люка механик застрял вместе с матросом Мальцевым, который кинулся навстречу из центрального поста в рубку герметизировать отсек. Оба застряли плотно и безнадежно - ни туда ни сюда. Зыбин уже начал задыхаться в мощном потоке студеного водопада, но все же чудом проскользнул вниз, и матрос

Мальцев, сбив стопор крышки, успел захлопнуть люк. Море осталось наверху, навалившись всей смертоносной тяжестью на литой кругляш, перекрывший вход в лодку В центральном посту стояла непроглядная темень. Тускло фосфоресцировали циферблаты глубиномеров. Палуба уходила из-под ног с дифферентом на корму и креном на левый борт. Кто-то тряс Зыбина за плечо.

- Товарищ командир, что случилось?.. Товарищ командир...

Механик узнал голос старпома Кубынина, впотьмах принявшего его за Маранго. Но ответить ничего не смог. Стоял, застыв в шоке. Смотрел на глубиномеры. Одна из стрелок показывала 6 метров. "Ерунда, - подумал Зыбин, - придавило форштевнем. Сейчас выплывем, и крен отойдет".

Но крен не отходил. Никто не подозревал, что лодка уже лежала на грунте в мягкой подушке придонного ила с восьмиградусным дифферентом на корму и двадцатидвухградусным креном на левый борт.

- Валера, ты? - ощупал его в темноте старпом.

- Я.

- Надо дуть цистерны правого борта - крен спрямить!

- Эй, в отсеке! Есть кто живой?!

Откликнулись старшие матросы Мальцев и Ананьев.

Взвыл в трубопроводах сжатый воздух. Но лодка не шелохнулась. Слышно было, как бурлил за бортом воздух, бесполезно уходя в море через клапаны вентиляции, приоткрывшиеся от удара.

Никто не знал, где пробоина. В трюме центрального поста хлестала вода. Зыбин предположил - лопнула уравнительная цистерна. Решили дать противодавление, и на всякий случай запросить первый отсек.

- Первый, какая глубина?

- Тридцать два метра...

- Вы, что, охренели? Продуйте глубиномер!

Через минуту доклад:

- Продули. Все равно тридцать два!

Зыбин повернул маховичок воздуха высокого давления. В отсеке засвистело. Заложило уши. Поплыли голоса, речь сделалась кукольной, как у Буратино в мультиках.

- Мех, где аварийные фонари? - спросил Кубынин, все ещё не веря, что они здорово влипли.

По закону подлости, все аккумуляторные фонари собрали на подзарядку в дизельный отсек. Но ни пятый, ни смежный четвертый, жилой аккумуляторный, отсеки признаков жизни не подавали.

Старпом Кубынин Сергей Михайлович Кубынин коренной приморец. Родился в 1954 году. Ровесник своей подводной лодки. Окончил ТОВМУ по минерской специальности. Службу начал сразу командиром боевой части на ракетной дизельной подводной лодке. Женат. Трехлетняя Леночка. Чемпион училища по морскому многоборью. Часы от главкома за призовую торпедную стрельбу. Характер - рисковый: уже тонул в Амурском заливе, перевернувшись на резиновой шлюпке. Разбил под Ригой свой "москвич" - скапотировал и перевернулся четыре раза. Отделался синяками. Инспектор ГАИ сказал: "Ну, моряк, в двух рубашках родился!" Внешне похож на молодого Михаила Ульянова. Спокоен, обстоятелен, сдержан.

...В момент удара Кубынин сидел в кают-компании и составлял с главстаршиной Зыковым список дежурств, которым - увы! - не суждено было состояться.

Тряхнуло. Повалило. Загремела сыпавшаяся со стола посуда. Погас свет. Первая мысль: "Выскочили на мель!"

- Старпом, что случилось?! - закричал из каюты начальник штаба. Кубынин, не дожидаясь, когда отойдет крен, выбрался из-за стола и кинулся в центральный пост. С трудом отдраил переборочную дверь и угодил под водопад из шахты рубочных люков. В кромешной тьме принял механика за командира. Дальше стояли в центральном посту рука об руку - боролись за живучесть.

Итак, лодка лежала на грунте. Трюм центрального заполнялся водой, несмотря на то что давление в отсеке повысилось на три атмосферы. Вода хлестала и из четвертого отсека. Видимо, он заполнился до предела. Кубынин с болью подумал, что там осталось четырнадцать человек.

20.20

Ясно было, что третий, центральный, отсек не отстоять.

- Все во второй отсек! - скомандовал Кубынин. Сам он перелез в сухой отсек последним - когда вода поднялась уже вровень с комингсом круглой переборочной двери. Задраили лаз и тут же закашлялись от едкого дыма: "механические" офицеры Тунер и Ямалов только что потушили бушевавший здесь пожар, но воздух в отсеке сделался такой, что впору было натягивать дыхательные маски. Кроме трех офицеров (Ямалова, Тунера, Иванова), во втором отсеке находились ещё два электрика. Кубынин решил немедленно перевести всех в носовой торпедный отсек - отсек живучести, или, как ещё его называют, отсек-убежище, снабженный всем необходимым для связи с поверхностью и выхода из аварийной лодки. На стук и запрос старпома из первого отсека откликнулись не сразу. Прошло минут десять,

пока сквозь переборку не проник голос акустика Федулова:

- Чего надо?

Федулов стоял у рычага кремальеры и никого к люку не подпускал.

- Ну их на... - рычал он. - Сами из-за них погибнем!

Кубынин требовал, чтобы к переборке подозвали начальника штаба. Но Каравеков не подходил. Положение было безвыходным в прямом смысле слова из второго отсека на поверхность не выйдешь. Центральный пост затоплен. В нос - не пускают. Дышать гарью становилось все труднее. К тому же пожар мог возобновиться. Федулов чувствовал себя за толстенной переборкой недосягаемым и потому преотчаянно дерзил старпому. Кубынин в бессильном гневе рвал рычаг кремальеры.

Сам ведь учил: аварийный отсек борется до конца. Но в упорстве Федулова было нечто иное, чем следование главной подводницкой заповеди. Ненависть к старпому, давнему своему притеснителю, да страх за собственную жизнь (он был уверен, что во втором все ещё бушует пожар), заставляли его висеть на рычаге кремальеры. Кубынин недоумевал: почему делами в отсеке правит матрос? Почему молчит начальник штаба капитан 2-го ранга Каравеков?

По подволочным трубопроводам метались ошалевшие от дыма мокрые крысы...

В первом отсеке В первом отсеке, когда рефрижератор врезался в лодку, ужинали торпедисты и приписанные к их баку метристы, трюмные и акустики. Раскладной столик с посудой полетел под стеллажные торпеды, погас свет, и всех швырнуло на задние крышки торпедных аппаратов. Удара о грунт никто не почувствовал. Только со свистом пошел по вдувной вентиляции воздух. Магистраль перекрыли.

Распахнулась переборка, и в круглую дверь пролез начальник штаба. Был он бос и бледен, держался рукой за больное сердце. Каравеков с трудом лег на подвесную койку и отдал единственное распоряжение: "Выпустить аварийный буй". Матросы открутили стопор, и большой красный поплавок с телефонной трубкой внутри всплыл на поверхность.

Дверь за Каравековым задраили и никого больше не впускали.

Командир отделения метристов старшина 2-й статьи Лукьяненко снял трубку межотсечного телефона, прощелкал переключателем по всем семи позициям. Отсеки молчали - третий, четвертый, пятый, шестой... Вдруг откликнулся последний - кормовой - седьмой. Ответил закадычный друг Лукьяненко Слава Костылев, командир отделения трюмных.

- Серега, как у вас? - спросил Костылев.

- Нормально. А у вас?

- Нас топит, - ответили из седьмого.

- Сколько у вас народу? Включайтесь в "идашки"!

- Четверо нас. У Рябцева нет "идашки".

- Ребята, - кричал Лукьяненко, - затапливайте отсек и выходите через аварийный!

Чтобы открыть аварийный люк, нужно было сравнять давление в отсеке с забортным, а для этого частично затопить отсек. Но на клапане затопления не оказалось барашка. Того самого барашка, за который хватаются пальцы, чтобы провернуть шток клапана. Кто и зачем его снял, кому он помешал? Теперь эта копеечная деталька стоила целых четыре жизни!

- Ребята, - орал в трубку Лукьяненко, - топите отсек через любое отверстие!

Поздно. Матросы стояли по пояс в воде. В темноте не удалось найти приставной трап к тубусу люка. Костылева подсадили на руках. Тот бил кувалдой в рукоятку запора, но открыть так и не смог. От деформации прочного корпуса - удар рефрижератора был слишком силен - запор заклинил намертво. Позже, когда лодку подняли, даже сверху люк отдраили с превеликим трудом - ломом.

На исходе сороковой минуты телефонная мембрана донесла до Лукьяненко слабый голос Костылева:

- Серега, прощай... Дышать больше нечем...

И всплеск воды - швырнул трубку в воду.

Их так и нашли, всех четверых, под тубусом аварийного люка. Единственное, что они успели сделать, - выпустить кормовой буй, и тот вкупе с носовым четко обозначил на поверхности положение затонувшей субмарины.

21 октября. 20.30. Борт С-178

Прошло уже два часа, а переборочную дверь в первый отсек им так и не открывали. Кубынин почти отчаялся: ведь не вышибешь же 300-килограммовую круглую дверь из литой стали! Сколько ни рвал рычаг кремальерного запора стальная кривулина толщиной с руку не подалась ни на миллиметр. Видимо, с той стороны сунули под зубчатку болт. И тут он услышал голос старшины 2-й статьи Сергея Лукьяненко. С Лукьяненко у старпома, несмотря на огромную разницу в служебном положении, отношения были почти приятельские. Их связывала общая страсть к автомобилям.

- Сережа! - прокричал Кубынин тезке. - Будь другом - открой!

И Лукьяненко открыл.

Взбешенный старпом ворвался в отсек.

- Где начальник штаба?

Ему кивнули на койку, где, поджав под себя босые ноги, лежал Каравеков. Кубынин поостыл.

- Что, Владимир Яковлевич, плохо? - спросил старпом.

- Плохо... Сердце прихватило.

Каравеков вообще не отличался здоровьем. Весь недолгий поход глотал таблетки. Он уже неделя как списался на берег, но в штабе упросили сходить в море в последний раз...

Старпом схватил телефонную трубку - надо было срочно позвонить в седьмой отсек, растолковать задраившимся там матросам, как выходить из лодки. Но мембрана доносила только бульканье пузырей. Эх, впустили бы в отсек на часок раньше! Старпом не сомневался, что смог бы помочь отрезанным подводникам дельным советом. Однако надо было думать теперь о живых... Их в носовом отсеке скопилось тридцать две души. Люк между первым и вторым оставили открытым.

Во втором каким-то чудом ещё светилась лампа-переноска. Но скоро погасла - центральный пост затопило полностью. Теперь мрак едва рассеивала только крохотная лампочка подсветки вольтметра на панели радиосигнального устройства (РСУ). Командир боевой части связи и радиотехнической службы капитан-лейтенант Иванов установил связь с поверхностью (носовой буй работал как антенна). Сверху, из мира живых, им сообщили, что на подходе спасатели "Жигули" и "Машук", а главное - спасательная подводная лодка "Ленок". Спешат также большой противолодочный корабль "Ворошилов" с вертолетом на борту и катер командующего Тихоокеанским флотом "Тайфун". В отсеках приободрились.

- Спасут, ребята! - сказал старпом. - Только без паники! Иначе хана.

Предупреждение это относилось в первую очередь к москвичу радиотелеграфисту Пашневу и рулевому-сигнальщику Хафизову, которые нервничали больше всех. Тем временем механик Зыбин пересчитал дыхательные аппараты. Не хватало десяти "идашек". К тому же некоторые гидрокомбинезоны прогрызли крысы.

Сообщили на поверхность, что для выхода из лодки необходимо ещё 10 комплектов. Сверху их пообещали передать через торпедные аппараты, как только придет "Ленок" с водолазами.

...На связь с поверхностью выходили по радиотелефону через каждые 30 минут. Но к шести утра разыгравшийся шторм оборвал буй-антенну и приемник замолк. Проверили аварийные провизионные бачки - пусты. Это уж как водится, увы, почти на всех подлодках. Сгущенка и галеты из неприкосновенного запаса

- "законная" добыча годков. Нашли три кочана капусты и несколько банок консервированной свеклы. Из сухой провизионки во втором отсеке достали крупу и несколько пачек макарон. Грызли все это потихоньку, прислушиваясь к шуму винтов над головой.

22 октября. 12.00. Борт С-178

Глубина 32 метра, крен 22 градуса на левый борт. Дифферент 8 градусов на корму Старпом и механик, посовещавшись, решили выпустить кого-нибудь наверх для связи со спасателями. Выбор пал на капитан-лейтенанта Иванова. В помощь довольно щуплому связисту снарядили здоровяка-алтайца старшего матроса Мальцева. Одели их в гидрокомбинезоны, навьючили баллоны индивидуальных дыхательных аппаратов (ИДА - "идашки").

Подготовили для выхода подводников 4-й торпедный аппарат (верхняя труба по правому борту).

- Ребята, вылезете - простучите три раза, - наставлял их Кубынин. По этому сигналу закрываем переднюю крышку. Будьте осторожны, чтобы не защемило. Тогда и вам хана, и нам.

Первым, как более сильный, влез Мальцев, следом Иванов. За ними задраили заднюю крышку, простучали: "Как самочувствие?", стуком ответили: "Нормально". Им простучали два раза, что означало: "Открываем переднюю крышку!"

Иванов и Мальцев напряглись в ожидании удара. Чтобы бешеный поток врывающегося моря не смыл их к задней крышке, оба прижались к нижней стенке, растопырили руки-ноги и пригнули головы.

Этой паре старпом приказал вытолкнуть буй-вьюшку, прицепив её к волнорезному щиту карабином. Как позже выяснилось, буй-вьюшка зацепилась в нише торпедного аппарата и наверх из неё вышла лишь небольшая петля. За неё Иванов и Мальцев держались какое-то время, чтобы хоть как-то соблюсти режим декомпрессии. Затем оба всплыли. Их подобрали и отправили в лазарет.

22 октября. 20.00. Борт С-178.

Сверху по-прежнему никаких сигналов. Настроение резко упало. Дрожали от холода, сбились на койках в тесные группки. Натянули ватники, шинели, одеяла. Кое-кто пошарил в каютах второго отсека, и матросы разжились офицерскими тужурками и кителями. Гадали: удалось ли Иванову с Мальцевым выйти на поверхность? А если удалось, то подобрали ли их стоящие суда?

Кубынин уверял, что в заливе сейчас сосредоточены все спасательные силы флота, что к утру обязательно подадут воздушные шланги. Ему плохо верили. Больше всех хандрили Пашнев и Хафизов. Остальные первогодки матросы Анисимов,

Шарыпов, Носков держались хорошо. Старпом велел "слабакам" облачаться в гидрокомбинезоны. В помощь им назначил старшего матроса Ананьева, старшину команды трюмных.

Кубынин тщательно проинструктировал троицу: не торопитесь всплывать! Заберитесь на рубку и сделайте там выдержку - все-таки метра на три-четыре поближе к поверхности. Но Пашнев и Хафизов были так перепуганы, что почти ничего не воспринимали.

Они вышли, Ананьев дал три условных стука - один за всех. Больше их не видели... Вероятно, на поверхности их просто не заметили в вечерних сумерках. К тому же из-за сильного волнения все суда отвели от места катастрофы за остров Скреплева. Акваторию освещали световыми бомбами, сбрасываемыми с вертолетов. Всех троих унесло в океан.

22 октября. 21.00. Борт С-178

Спустя полчаса после выхода второй группы по корпусу носового отсека постучали наконец водолазы. Это подошла и легла на грунт в 50 метрах от затонувшей "эски" спасательная подводная лодка "Ленок".

Водолазы засунули в открытую трубу торпедного аппарата четыре ИДА с комплектами гидрокостюмов. В одной из "идашек" нашли записку: "По получении всех аппаратов ИДА будете выходить из торпедных аппаратов методом затопления отсека. От волнорезных щитков протянут трос на "Ленок". Вас будут встречать водолазы. Ждите ещё две кладки". Старпом спрятал записку в нагрудный карман кителя - отчетный документ. С этой минуты он завел что-то вроде вахтенного журнала, записывая распоряжения сверху и свои приказания на чистых страницах инструкции к ИДА.

Новой кладки долго не было. Шла вторая ночь на грунте. Регенерация работала плохо. Она иссушила воздух так, что матросы жаловались: "пересыхает в груди", "легкие подсушило".

Давал знать о себе и холод. Чтобы занять людей и скоротать время, механик и Тунер организовали замер давления в баллончиках "идашек". Давление в норме. Это слегка успокоило народ. Старпом разыскал "шильницу" (плоская жестяная фляжка для спирта, на языке подводников - "шила") и разлил для "сугрева" по 20 граммов на брата. Подводники повеселели.

Потом Кубынин нашел во втором отсеке коробку с жетонами "За дальний поход". Пришла мысль: вручить их вместе со знаками классности нынче же, прямо здесь, в аварийной лодке, на дне Японского моря. Как-никак, а все они сдавали сейчас самый страшный экзамен - на выживание.

Старпом надел командирскую фуражку с золотыми "дубами"

на козырьке и стал выкликивать отличившихся:

- Старшина 2-й статьи Лукьяненко!

- Я!

- Ко мне!

Механик держал пальцами клеммы разбитого аварийного фонаря, направив лучик на старпома.

- От имени главнокомандующего ВМФ награждаю вас жетоном "За дальний поход".

- Служу Советскому Союзу!

- Старший матрос Кириченко.

- Я!

- За смелые и решительные действия объявляю вас специалистом 1-го класса!

Достав из кармана коробочку с корабельной печатью, Кубынин при свете аварийного фонаря вписал в военный билет новую классность и скрепил подпись гербовым оттиском.

Матросы весело загудели.

23 октября. 3.20. Борт С-178

Посовещавшись с механиком, Кубынин решил выпустить третью группу. Соображения были такими:

1. Надо, чтобы вышедшие поторопили спасателей со второй кладкой.

2. Начальнику штаба становилось с каждым часом все хуже и хуже: пока может двигаться - пусть выходит.

3. "Чем меньше народа, тем больше кислорода".

Кроме Каравекова, в третью партию включили командира моторной группы лейтенанта-инженера Ямалова (новичок, только что из училища) и акустика матроса Микушина, конченого пьяницу и нытика (взяли его в поход последний раз перед списанием на берег и отправкой домой). Всех троих одели в гидрокомбинезоны, зажгутовали.

- Владимир Яковлевич, - просил старпом, - скажите там, наверху, что нам нужно ещё шесть "идашек". Пусть ускорят подачу!

Первым в узкую шестиметровую трубу забрался Ямалов, ему в ступни уткнулся головой Микушин, затем вскарабкался Каравеков, но тут же вернулся. Он хватался за сердце и быстро переключал аппарат на "атмосферу". Его разжгутовали, дали отдышаться. Начальник штаба был бледен. Капли пота дрожали на стеклах маски.

- Ну что, Владимир Яковлевич, вперед?!

- Вперед...

Это было последнее его слово...

Каравеков влез в аппарат. За ним задраили крышку. Дважды

раздался троекратный стук. Вышли! И тут же застучали в корпус водолазы. Копались они часа три, затем дали сигнал: "Закрыть переднюю крышку, открыть заднюю".

Повернув 42 оборота ключом "розмахом"1, старший торпедист Кириченко распахнул заднюю крышку и отпрянул: из трубы осушенного аппарата торчали ноги Каравекова, обтянутые мокрой резиной. Начальник штаба не подавал признаков жизни.

Снова потухли глаза, поникли головы. Покойник в отсеке...

Из трубы торпедного аппарата достали ещё четыре "идашки", два аккумуляторных фонаря и резиновую сумку с консервами и соками. Есть никому не хотелось, хотя истекали уже вторые сутки.

- Ешьте, ребята! - настаивал старпом. - Иначе сил не хватит на выход.

После приема второй кладки выяснилось, что теперь "идашек" хватает на всех (нашли ещё несколько во втором отсеке). Теперь можно выходить всем!

Простучали водолазам: "Готовы к выходу". Но те, видимо, не поняли ответили двумя ударами: "Закрывайте крышку". Разумеется, они не знали, что подводники разыскали в отсеке новые аппараты и теперь у них полный комплект. Как договорились ранее, спасатели намеревались передать третью кладку и потому недоумевали, почему в отсеках готовы к выходу. Водолазы настойчиво требовали закрыть переднюю крышку, а Кубынин с не меньшей настойчивостью отстукивал: "Готовы к выходу". Эта перепалка длилась добрых полчаса. Наконец водолазы стукнули один раз: "Выходите".

23 октября. 15.00. Борт С-178

Стали готовить отсек к затоплению. Все надели гидрокомбинезоны. Отсек начал заполняться водой. Это были самые тягостные и самые мучительные часы. И без того плотный воздух сжимался все больше. Дышать стало очень трудно. Вредные газы, наполнявшие в преизбытке отсечный воздух, стали ещё токсичнее. Темнело в глазах, кружилась голова. А вода, обжимая ноги, живот, грудь, медленно подступала к подбородку.

Зыбин подплыл к Кубынину - Ну что, Серега, давай открывать крышку.

За рукоять "розмаха", открывающего переднюю крышку, взялся сам старпом, потом его сменил Кириченко, затем Лукьяненко. Надо было сделать 42 оборота, но каждый проворот ключа стоил невероятных сил: градом катил холодный пот, чернело в глазах. Сказывалось отравление углекислотой. С облегчением убедились, что воздух, сдавленный в отсеке, никуда не травится. Открыли заднюю крышку. Теперь отсек сообщался с

морем напрямую - через трубу торпедного аппарата № 3.

- Ну пошли, мужики! - скомандовал старпом.

Пошли, как стояли на стеллажной торпеде: Шарыпов, Тунер...

Едва Тунер, окунувшись с головой в воду вполз в торпедную трубу, как в маску ему уткнулись ступни Шарыпова. Матрос пятился. Тунер вынырнул, а вслед за ним в воздушной подушке появилась и голова Шарыпова. Шарыпов переключил аппарат на "атмосферу" и отрывисто выкрикнул:

- Аппарат... завален... "идашками"...

Так вот почему водолазы упорствовали: они сделали третью кладку! Теперь выход в море забит тяжелыми "идашками".

Матрос Киреев не вынес этого известия и потерял сознание. Его не стали разжгутовывать - бесполезно. Вода стоит выше груди. Ему поддули из баллончика гидрокостюм, и Петя Киреев лежал на воде, как резиновый матрас. Старпом подгреб к механику:

- Валера, попробуй стащить "идашки" сюда или вытолкнуть за борт.

Зыбин нырнул в трубу пополз вперед. Из-за положительной плавучести его все время прижимало к своду аппарата. На тренажерах такого не было. Там труба заполнялась чуть выше половины и ползти было куда легче. Подергал первую суму с "идашкой" - ни туда ни сюда. Неужели все? Конец? Так глупо...

Зыбин уперся ногами, подтянулся за направляющую для торпед и головой - молясь и матерясь - выпихнул все три сумы за борт. В глазах вспыхнули огненные искры. Подумал: "Теряю сознание", - но, присмотревшись, догадался - искрит планктон. Возвращаться в отсек не было смысла: воздух в баллончиках на пределе.

Зыбин дал три удара - "выход свободен" и вылез из трубы в нишу торпедного аппарата.

...Услышав три зыбинских удара, в отсеке возликовали и едва не закричали: "Ура!" Путь к жизни свободен! Один за другим подводники приседали и ныряли в трубу. Самым последним, как и подобает командиру корабля, покидал отсек старпом. Кубынин посветил фонарем - все ли вышли? Все. Лишь плавал, поддерживаемый надувным костюмом, Петя Киреев. Кубынин попробовал притопить его и впихнуть в аппарат. Матрос не приходил в сознание, а проталкивать бездвижное тело целых шесть метров по затопленной трубе Сергей не решился. Он и без того чувствовал себя на пределе сил. Отравленная кровь гудела в висках и ушах, ныло в груди лопнувшее легкое. С трудом прополз по трубе. Выбрался на надстройку, огляделся: никого нет (у водолазов как раз была пересменка). Решил добраться до рубки и

на её верхотуре выждать декомпрессионное время, а затем всплыть на поверхность. Потом потерял сознание. Его чудом заметили с катера...

Сергей пришел в себя в барокамере на спасателе "Жигули". В вену правой руки была воткнута игла капельницы, но боли он не ощущал - лежал в полной прострации. Врачи поставили ему семь диагнозов: отравление углекислотой, отравление кислородом, разрыв легкого, обширная гематома, пневмоторакс, двусторонняя пневмония...

По-настоящему он пришел в себя, когда увидел в иллюминаторе барокамеры лица друзей и сослуживцев: они беззвучно что-то кричали, улыбались. Ребята, не боясь строгих медицинских генералов, пробились-таки к барокамере...

Потом был госпиталь. В палату к Кубынину приходили матросы, офицеры, медсестры, совсем незнакомые люди: жали руку, благодарили за стойкость, за выдержку, за спасенных матросов, дарили цветы, несли виноград, дыни, арбузы, мандарины. Это в октябрьском-то Владивостоке! Палату, где лежал Кубынин, прозвали в госпитале "цитрусовой"... Сергея огорчало только одно: комбриг изъял у него корабельную печать, особисты-чекисты забрали вахтенный журнал, а с кителя кто-то отцепил жетон "За дальний поход" и отвинтил командирскую "лодочку"...

Через несколько дней после того, как С-178 обезлюдела под водой, во втором отсеке вода медленно подобралась к кабельным трассам батарейного автомата и тот снова вспыхнул. Глубоко под водой в отсеке погибшей подводной лодки полыхал поминальный костер...

Спустя два месяца протараненную "эску" подняли и поставили на клети в сухой док. Вместе со старшим лейтенантом-инженером Тунером мы поднялись по обледеневшим трапам к корме лодки. Я вошел в пробоину высотой и шириной с хорошую дверь. Жутковато входить в подводную лодку через прочный корпус, а не через штатные люки...

Мы сидим с Тунером в комнате у инженера-механика Валерия Зыбина и пьем вьетнамский апельсиновый ликер, заедая приторную сладость уральскими солеными груздями. Зыбин вспоминает:

- Перед самым столкновением написал четыре письма. Долго не мог собраться, но все же сел и написал. И вот надо же - остались в каюте, сгорели со всеми бумагами. Теперь садись и пиши по новой. А не могу.

На кухне хлопочет жена механика Тамара. В свежевыкрашенных волосах исчезла седина. Ее тогда огорошила

соседка жены замполита. Вбежала и запричитала: "Томочка, не расстраивайся! Наши утонули..." Тамара в обморок. Двое суток на таблетках, плакала, прижимая малышей, пока не узнала, что Валерий жив.

В комнату прокрадывается четырехлетний Саша.

- Пап, можно твою гитару взять?

- Можно. Только верхом не катайся!

- Я тока струны подергаю.

- А ну дай мне. Я сам подергаю...

Зыбин пристраивает гитару на колене. Взяв пару аккордов, он запел песню, которую сложили оставшиеся в живых матросы С-178 - Андреев, Зыков, Климович, Мальцев, Кириченко...

Здравствуй, море, снова мы с тобою,
Снова ты приветствуешь меня.
За бортом твои пучины воют,
За кормой осталася земля.
Сколько лет дружили мы с тобою,
Сколько лет здесь был наш отчий дом,
Но случилось что-то вдруг с тобою
Мы тебя сейчас не узнаем...

Уходя из Мальцевских казарм, мы столкнулись с бывшим командиром С-178 капитаном 3-го ранга Валерием Александровичем Маранго и лодочным доктором старшим лейтенантом Григоревским. Маранго - высокий, чернявый, худощавый офицер с довольно красивыми чертами лица. Трудно было поверить, что через месяц-другой ему придется надеть черную робу заключенного. Но судьба его уже была предрешена, хотя он и отдавал ещё Тунеру, замещавшему механика, последние распоряжения по списанию имущества БЧ-5. Тунер сказал мне, что Маранго не повезло и в семейной жизни: сын тяжело болен, хроник.

Главное, что вменялось в вину командиру, - он не объявил боевой тревоги при входе в узкость и на лодке была выключена радиолокационная станция, то есть не было организовано ночное наблюдение. Но вина пьяного судоводителя на рефрижераторе со злополучной "чертовой дюжиной" на борту гораздо горше. Тем не менее им дали одинаковый срок. И хотя Кубынин, выступавший на суде как свидетель, протестовал, писал потом кассационные жалобы во все судебные инстанции вплоть до Верховного суда СССР, приговор командиру смягчить не удалось.

Из лагеря, где-то на Камчатке, он писал старпому письма, полные горького юмора: "Пилим лес... Хожу во всем черном, как на флоте. Только благодарностей получил здесь больше, чем за всю службу - фитилей..."

Москва. Декабрь1981 года Вернувшись в Москву, я принялся разыскивать старпома - Сергея Кубынина. Первым делом отправился в Солнечногорск, во флотский санаторий. Часа через три я уже бродил по лабиринту коридоров фешенебельного корпуса в поисках кубынинской комнаты. Медсестры его знали, заприметили.

- Высокий такой? Темненький? В двадцать четвертой живет.

Но в двадцать четвертой Кубынина не оказалось. Его соседи сообщили, что он уехал в Москву к родственникам, вернется ли сегодня - неизвестно, он частенько там ночует. Я оставил ему записку с просьбой позвонить, как только снова окажется в Москве. Попросил контр-адмирала Пушкина, главного редактора "Морского сборника" (он отдыхал в соседнем корпусе), чтобы тот передал Кубынину мою записку на словах. И уехал несолоно хлебавши.

К счастью, через несколько дней в трубке моего домашнего телефона раздался глуховатый голос:

- Николай Андреевич? Кубынин Сергей...

Мы договорились встретиться в зале пригородных касс Ленинградского вокзала. Я не видел Кубынина даже на фотографии, но узнал его в пассажирской толчее почти сразу. Высокий хмурый парень в грубокожей "канадке" прохаживался вдоль кассовых автоматов.

Для начала мы отправились в Центральный Дом литераторов. Там, в верхнем буфете, за чашечкой кофе и рюмкой коньяка Кубынин и начал свой рассказ...

За соседним столиком шумели нетрезвые поэты и кто-то громко читал стихи о том, как "он падет на поле боя...". Странно было слышать на фоне буфетного шума исконно флотские слова: "прочный корпус", "буй-вьюшка", "перископная шахта".

Обедать мы отправились ко мне. И там, на Преображенке, окончательно перейдя на дружескую ногу, Кубынин час за часом пересказал хронику катастрофы. Под конец, когда старпом заметил, между прочим, что в госпитале с его кителя растащили все знаки, я отколол со свой тужурки жетон "За дальний поход" и отдал Кубынину. Это было все, что я мог пока сделать для него...

Очерк свой я написал всего за несколько дней. Слишком живо стояло перед глазами все увиденное на мертвой "зеке" и в Мальцевских казармах... Так же быстро набрали его в "Правде", а затем переслали на визу Главнокомандующему Военно-Морским Флотом Адмиралу Флота Советского Союза С. Г. Горшкову. А дальше произошло то, что и ожидалось с тоской и тревогой. Очерк к печати не разрешили. Редактор военного отдела "Правды" Гайдар сказал мне, что поначалу Горшков вроде бы согласился,

но отдал читать своему помощнику - вице-адмиралу Навойцеву - и тот склонил его к отрицательному решению.

Прошло время, и Гайдар, видимо, поняв, что в "Правде" очерк так и не выйдет, вручил мне гранки: "Печатай, где сможешь".

В "Литературной газете" гранки легли на стол А. Чаковского. Главный редактор беседовал с Горшковым по "кремлевке", но тоже получил отказ.

В военной цензуре дали совет - предварить очерк фразой: "Это случилось в конце войны" и изменить хотя бы по одной букве в фамилиях героев. Пришлось так и поступить:

"Кубынин" стал "Кубинин", а "Зыбин" - "Зубин". Очерк я вмонтировал в исторический обзор, посвященный 50-летию Тихоокеанского флота, в августовском номере "Нашего современника". К сожалению, цензор, подстраховываясь, изменил фамилии на свой вкус: Бубинин и Губин. В последующих публикациях я убрал маскировочную фразу и восстановил имена.

Журнал я отправил Кубынину во Владивосток и вскоре получил от него такое письмо:

"Николай Андреевич, здравствуй!

С сердечным дальневосточным приветом Кубынин Сергей.

Получил письмо и очень нужный и важный для меня журнал. Вкратце опишу наше житие за последний, насыщенный период времени. Более подробно решил написать в записках, дабы память не подвела. Началось с того, что нас с Валерой Зыбиным хотели уговорить идти снова на ПЛ (о состоянии здоровья ни слова), а потом вежливо сказали: "Ищите место".

Посылать их далеко мы не стали, но и решили не оставаться. Валерка ушел раньше, а меня начали "придерживать" - командир в тюрьме, мне как старпому боялись поставить "визу" о сдаче дел - отвечать больше никому не хочется. Одним словом, 30 августа я все-таки вырвался.

Валерка сейчас преподает в Дальрыбвтузе, а мой новый адрес: г. Владивосток-39, ул. Русская... Теперь я начальник штаба Гражданской обороны - зам. председателя райисполкома по ГО.

Подробности при встрече. Еще раз спасибо за очерк.

С уважением Кубынин С. 1.12.82 г."

КОММЕНТАРИЙ ВРАЧА

Рассказывает флагманский физиолог Тихоокеанского флота подполковник медицинской службы Александр Иванович Иванченко:

- Для нас, медиков, эта операция началась ещё в Севастополе. Мы были на сборах специалистов АСС1 флота, когда вдруг объявили: в вашем регионе, в акватории Владивостока, затонула лодка. Состояние у нас было близкое к шоку - мы знали: там

специалистов нашего профиля никого не было, все - в Севастополе: начальник аварийно-спасательной службы, старший водолазный специалист флота и я, флагманский физиолог. Бригада из нескольких специалистов, которая оставалась во Владивостоке, и приняла на себя первый удар. Надо было срочно подключиться к ним.

Перелет занял около четырнадцати часов. Во Владивосток прилетели в четвертом часу ночи двадцать третьего октября. Сразу приехали на командный пункт флота.

А тут на КП флота нас ошеломили: С-178 все ещё находится под водой, все в том же аварийном положении, а в ней - люди!

Главное место нашей работы - на спасательных кораблях. Там мы выяснили: люди находятся под водой уже около тридцати часов, израсходовали процентов на семьдесят запас средств регенерации воздуха. Из тех, кто остался в живых, человек двадцать, собраны в первом отсеке, давление в нем поднято. Старший на борту затонувшей лодки - начальник штаба бригады. Его доклад был более-менее бодрый, уверенный: обстановка в целом ничего, терпима, мы сознаем, что помощь нам будет оказана, поэтому паники нет.

Это был последний сеанс радиосвязи. Потом буй оборвало, связь прекратилась. Но что, перестукиваясь, можно сказать?! Набор команд, и только. Подводники решили выпустить через торпедные аппараты двух человек: начальника РТС и матроса. Мы их и подняли: капитан-лейтенанта Иванова и матроса Мальцева. В это время на лодке принимают решение прошлюзовать ещё одну тройку. И, не известив нас, тройка вышла. Кончилось все трагически волна, шторм, ветер... Короче, тройку эту мы так и не увидели...

Через какое-то время подводники вывели через торпедный аппарат на поверхность ещё троих: начальника штаба бригады и двух наиболее ослабевших членов экипажа. Один из них - лейтенант Ямалов, мальчишка, первый выход в море на первой в своей жизни лодке, и надо же сразу попасть в такую переделку! На поверхность вышли двое: лейтенант Ямалов и матрос Микушин. Состояние у них было вполне сносное. Они четко докладывали, что вышел с ними и начальник штаба. Однако Каравекова, несмотря на все наши усилия, найти не удалось. И только потом мы определили, что он остался в лодке.

Ну, коль скоро мы понимали, что иной возможности выхода из лодки нет, то передали подводникам распоряжение затапливать отсек и выходить через торпедный аппарат...

Здесь тоже было много тревожных моментов. Во-первых, по нашему расчету отсек должен был затопиться где-то в пределах

пятидесяти минут, ну плюс-минус двадцать-тридцать. Ну максимум полтора часа в общей сложности. Но, к сожалению, затопление растянулось куда дольше. Во-вторых, к моменту выхода лимит работы водолазов-спасателей на глубине стал подходить к концу. Все предыдущие пары полностью отработали весь свой установленный срок работы на этот день. Следовательно, работать смогут в лучшем случае через восемь часов - это максимальное сокращение всех допустимых по физиологии сроков. Водолазов мы подняли.

Третий момент. Подлодка-спасатель "Ленок" по техническому состоянию находилась тоже на пределе. Аккумуляторные батареи почти сели. Механики "Ленка" тем не менее доложили, что постараются продержаться под водой ещё четыре часа.

Мы, медики, тоже готовились к приему. Считали, что там ещё шестнадцать-семнадцать человек. Очевидно, все они пойдут лавиной, потоком. Значит, надо держать у передней крышки торпедного аппарата максимальное количество водолазов, лучше всего, конечно, четырех, чтобы они могли каждого выходящего брать и заводить в лежавшую рядом лодку-спасатель.

Мы понимали, что подводнику, только что вышедшему из аварийной лодки, снова лезть в какие-то люки - психологически трудно, тем более что его всеми правдами и неправдами водолазы будут затаскивать в тесную шлюзокамеру, а он, подводник, видя над собой проблески поверхности, небо, станет всячески сопротивляться, стремясь всплыть побыстрее... Так оно и произошло. Подводники стали выходить лавиной, бессистемно...

Как назло, у четверки водолазов, дежуривших у торпедного аппарата, кончились все предельные и запредельные сроки пребывания под водой, они замерзли, и, чтобы не загубить их, пришлось отправить ребят на лодку-спасатель и выпустить последнюю пару. Теперь у нас в запасе не оставалось ни одного водолаза, годного для подмены. Ждем выхода подводников, ждем наверху и на грунте. А их все нет и нет.

Уже и у этой, последней, пары истекает предельный срок нахождения в воде. Быть под водой им оставалось только десять минут. Через десять минут им следует возвращаться в лодку-спасатель, а лодке всплывать, иначе ей самой придется оказывать помощь. И в этот момент, ко всеобщей радости, раздается доклад от водолазов: "Пошли, пошли подводники! Сыплются как горох... Они идут, они идут лавиной, они идут... Они сопротивляются, они дерутся, не хотят заходить в шлюзокамеру!"

Докладывают: завели в лодку одного, завели второго, третьего не удалось - всплыл, четвертый вырвался и всплыл, пятого завели, шестого завели... Потом они перестали считать.

В итоге шестерых завели в "Ленок", а десять человек всплыли на поверхность, двое не вышли вообще. Уже потом разобрались: один Каравеков - лежал во втором отсеке мертвым, другой - матрос - вообще отказался выходить, потому что был физически сломлен, а главное, деморализован, и все попытки заставить его выйти оказались безуспешными. Специфика подводного выхода такова, что силком человека из лодки не вытащить... Нетрудно представить весь трагизм ситуации: все выходят, а один остается. Остается, чтобы стать заживо погребенным. И никто не в силах помочь...

Что происходило в лодке? Старпом у них был отличный. Он, Кубынин, и механик Зыбин провели рабочую проверку каравековского аппарата и убедили личный состав в том, что аппарат исправен и налажен, а смерть начальника штаба наступила от остановки сердца. Вместе с механиком Кубынин проинструктировал каждого человека по правилам выхода из аварийной лодки. Они проследили весь процесс включения в аппарат, одевание, жгутование. Они сами одевали всех моряков и выпускали их, переключив дыхание выходящего "на аппарат", заставляли подныривать и залезать в торпедную трубу.

Кубынин проявил недюжинную волю. Матросы свято в него поверили. Поверили, что спасутся, будут жить. Это очень важно.

Вообще-то и старпом, и механик поняли: смерть Каравекова наступила не только из-за сердечной недостаточности. Главная причина - в нарушении правил включения в аппарат, и тому было свидетельство: следы химического ожога на лице погибшего начальника штаба. Тем важнее было заставить моряков поверить в аппарат, а значит, и в счастливый исход. С этой целью они стали делать рабочую проверку, убеждая матросов в том, что все будет хорошо именно потому, что они провели занятия и проконтролировали каждого. Кубынин заработал себе огромнейший авторитет. Потом, на поверхности, подводники отказывались подняться на катер до тех пор, пока не найдут старпома. Старпом всплыл последним. Как настоящий командир. И только тогда, когда старпома подняли на борт, подводники стали подниматься сами: а ведь отлично представляли, чем грозит им это промедление. И тем не менее ждали старпома!

А старшина 2-й статьи Лукьяненко был настолько возбужден, что и после всплытия помогал нам разыскивать, собирать плавающих на воде подводников, держался на удивление бодро, и казалось, это будет самый благополучный больной. И только потом, в декомпрессионной камере, потерял сознание. Он ещё долгое время был одним из самых тяжелых наших больных.

Надо понять, в каких условиях выживали они там, в лодке.

Дело не только в том, что пребывание в затонувшей субмарине давит на психику. Они в отсеке подняли противодавление, чтобы подкрепить переборки, сальники, в общем, перекрыть фильтрацию воды. Чем выше мы поднимаем давление, тем больше усиливаем влияние вредных факторов. Ну, в частности, содержание углекислого газа было 2,7, а поскольку давление тоже было 2,7 атмосферы, значит, процент углекислого газа в пересчете на величину нормального давления составлял уже 9,45 процента. Почти десять процентов! Доза практически смертельная. Но у них ведь и процент кислорода был значительно повышен. Долгое время ребята дышали чистым кислородом, а времени прошло уже, слава богу, сорок восемь с лишним часов. То есть отравление кислородом тоже было. Отравление углекислотой, отравление кислородом. Дальше переохлаждение, нервно-психическое перенапряжение, ограниченная подвижность, значит - гиподинамия.

Когда подводники стали всплывать на поверхность без выдержек, то схватили тяжелейшую форму кессонной болезни. У четырех - травма легких. Ну отчего баротравма произошла, тут ясно. Во-первых, всплытие, аварийная ситуация; потом с водолазами боролись, борьба была такая активная, что одному водолазу даже разорвали комбинезон. Таким образом, каждый спасенный предстал перед нами с букетом болезней.

Мы были более чем озадачены.

Во-первых, не существует конкретного указания, что нужно делать в подобных ситуациях, даже лечебных режимов таких нет... Тут нужно на свой страх и риск манипулировать режимами лечебной рекомпрессии, подбирать особый режим, который бы позволил вывести пострадавших из кризиса.

Второе: в спецфизиологии нет системы при лечении комплекса таких болезней. Какая-то методика разработана при баротравмах легких, отравлении кислородом. Кстати, лечить отравленных кислородом очень тяжело. Методика испытана в основном на животных: мышки, собачки... А тут люди, да ещё с мощным набором повреждений.

И третье: все подводники поступали на судно в течение двадцати двадцати пяти минут. Как их размещать по барокамерам?

На "Жигулях" было четыре камеры. В каждой по два отсека, которые могут сообщаться между собой, но могут задраиваться наглухо. Если мы начнем размещать пострадавших в порядке поступления и, как того требуют правила, медленно - по десять атмосфер - поднимать давление до предельной глубины, держать там час, а потом снижать его; если мы поступим так, то каждую

группу будем вести по своим режимам изолированно. Тем самым менять врачей внутри камер станет невозможно.

Поэтому я принял решение: давление поднимаем у первой партии до семи килограммов и дальше к этому давлению, к семи атмосферам, как только поступает очередная партия, мы приплюсовываем необходимые, догоняем до семи килограммов, и так держим. Потом, когда поступает самая последняя партия, мы начинаем от семи повышать до десяти. Был ли риск? В известной степени риск был: кому-то, может быть, такой режим окажется вреден. Тогда предполагалось наиболее слабых перевести в смежный отсек и там повышать давление. Дальше же принимать решение по обстановке. Все-таки предпочтительно было вести всех на одном режиме. Именно так и вышло.

Мы подняли давление до семи атмосфер, затем, когда поступила последняя партия, повысили до десяти. В камере у меня находился начальник медицинской службы судна лейтенант Васильев. Потом я вынужден был поместить туда ещё одного врача-терапевта. Хотел отправить туда врача-хирурга, он, к сожалению, не смог перенести подъем давления и прошлюзоваться к пострадавшим, пришлось отправить одного терапевта.

Давление подняли, терапевт нормально перенес перепад, и таким образом те четверо, которые были наиболее тяжелые из всей десятки, получили массированную медицинскую помощь.

Один из врачей впервые работал в условиях повышенного давления. Он-то и ощутил действие азотного наркоза - впал в состояние наркозного опьянения, плохо контролировал себя, а надо было ещё определить, как помочь больному, быстро манипулировать инструментами...

У четырех больных плюс ко всему ещё оказалась баротравма легких. У одного из них повреждение было осложнено и двусторонним пневмотораксом. Это когда воздух поступает не в легкие, а в полость грудной клетки, что значительно ухудшает дыхание. И конечно, в этой ситуации нужен хирург, потому что терапевт и физиолог не справятся.

Представьте условия их работы. Камера - железная бочка, свободный диаметр, в котором они работают, это сто двадцать семь сантиметров высоты. В каждом отсеке лежат по два человека на койках, вокруг них и хлопочут врачи. Здесь же надо наладить систему внутривенного вливания, постоянно идет подача газа, вентиляция отсеков сопровождается диким шумом, освещенность слабая. Выявилась полная неприспособленность камеры для оказания клинической помощи. К тому же и санитарно-гигиенические характеристики очень низкие. И вот в таких

условиях надо было оказывать реанимационную помощь целых 105 часов! Почти пять суток! И, понимая, что рано или поздно наступит предел силам врачей, мы решили прошлюзовать к ним ещё одного коллегу, врача-реаниматора. Это оказалось кстати, потому что оба доктора - Васильев и Шабалов - были на грани истощения сил. Они просили меня: "Александр Иванович, дайте передохнуть! Уже шприц не видим! Руки ничего не чувствуют".

А ведь надо было не только иглу видеть, но и вводить её в вены - в вены, которые почти у всех оказались спавшимися.

А у меня было ещё шесть больных, на "Ленке", в декомпрессионной камере. Кроме того, здесь же, на "Жигулях", ещё в двух отсеках, находились те двое - Ямалов и Шарыпов, которые вышли раньше. Плюс к ним - Иванов и Мальцев на другом судне.

Но и это не все. В самый крутой момент получаем доклад с "Машука", что там спустили группу водолазов, которые обследуют С-178 в поисках оставшихся, определяют, что нужно делать для подъема лодки. И первая же пара через 52 минуты работы под водой потеряла сознание. Водолазов экстренно подняли. У обоих - по предварительному диагнозу - баротравма легких. Но поскольку здесь у меня оставалось гораздо больше тяжелобольных, решил: на катере быстренько иду на "Машук", осматриваю больных, выдаю рекомендации и возвращаюсь на "Жигули". Так и поступили. Состояние ребят в камере на "Машуке" было лучше, повреждения односложные: у одного баротравма, у второго - кислородное отравление и отравление углекислым газом. Оба вполне благополучно проходили режим лечебной компрессии.

Когда я вернулся на "Жигули", то увидел, что два моих врача спят в барокамере мертвецким сном. Полчаса не мог их разбудить. Можно связаться с камерой по телефону, но когда спит смертельно усталый человек, то будить его совершенно бесполезно. Есть выход: берешь деревянный молоток и стучишь по стальному корпусу камеры. Я колотил по тому месту, к какому приткнулись головами мои доктора. Полчаса на пересмену с водолазами. Грохот стоял на весь корабль! Наконец очнулся Васильев. Шабалова я так и не смог разбудить. Уже потом выяснилось, что он впал в коматозное состояние: в камере у него неожиданно разыгралась болезнь Боткина, инфекционный гепатит. Пришлось его перевести в смежный отсек и заниматься им отдельно.

Реаниматолог, который перешел туда, впервые оказался в этой "диогеновой бочке". Тут ещё на психику влияет отсеченность от внешнего мира, когда резко снижен поток информации, поток

привычных раздражителей. Мы, врачи, называем это сенсорной депривацией, голодом чувственных ощущений в восприятии. Только хорошо подготовленный человек может переносить сенсорную депривацию.

Вдруг замечаю: у майора Мадлена начинаются признаки клаустрофобии, боязни замкнутого пространства. Пришлось прошлюзовать к нему в камеру ещё одного врача - хирурга майора Багияна. Вчетвером им работалось уже легче.

С тяжелобольными было так. Только на одного навалимся всеми нашими общими усилиями, всеми медикаментозными средствами, только одного чуть-чуть подтянем к уровню, когда его состояние из очень тяжелого переходит в среднюю степень тяжести, начинает тяжелеть второй; вытянем второго, тяжелеет третий, подправим третьего, тяжелеет четвертый... И вот так постоянно мотались от одного к другому. А до окончания лечебной рекомпрессии ещё около двух суток. Правда, к этому времени на борт судна уже прибыли специалисты из Военно-медицинской академии, прибыл начальник кафедры физиологии подводного плавания и аварийно-спасательного дела генерал-майор Иван Акимович Сапов, начальник кафедры военно-морской терапии генерал-майор Синенко. Оба профессора, высшие авторитеты в нашей морской медицине, и консультации с ними убедили: те меры, которые мы предприняли, правильные.

Был ещё один серьезный момент. Поскольку подводники пробыли в лодке на повышенном парциальном давлении кислорода да к тому же мы им подняли давление в камере, мы предположили, что вот-вот появятся признаки отравления кислородом. Мы боялись, что это случится на самом пике давления, которое мы поднимали, чтобы растворить эти газы в крови, газы, рвавшиеся в кровеносное русло, как это бывает при баротравме, а также при бурной кессонной болезни. Тут палка о двух концах: с одной стороны, надо растворить эти пузыри, а с другой - есть опасность кислородного отравления. Такие вот ножницы. И точно - у старшины 2-й статьи Лукьяненко через 47 - 48 часов стали проявляться признаки кислородного отравления. Причем в судорожной форме, наиболее опасные, страшные и остро протекающие. Пришлось срочно уходить с максимального давления, не дождавшись конца выдержки. Поскольку состояние остальных было значительно легче, чем Лукьяненко, я решил перевести их на более низкие глубины.

Ну, дальнейшее лечение не представлялось особо уж сложным. Единственное, что нужно было брать в расчет, так это то, что одни препараты хороши при отравлении углекислым газом, другие эффективны при отравлении кислородом, третьи -

при баротравме, четвертые - при декомпрессионной болезни. И надо было выбирать те, которые могли бы действовать унифицированно и, помогая при одном виде патологии, не ухудшать другую. Здесь, конечно, пришлось перебрать множество медикаментозных средств.

Вот так, маневрируя давлением, мы вернули подводников к жизни. Конечно, все они ещё были тяжелые, но тем не менее за них мы теперь не опасались, разве что за Лукьяненко, который был очень плох. Однако в госпитале уже через неделю и у Лукьяненко состояние пришло в норму, а через две недели все спасенные моряки отдыхали в санатории.

И вот ещё что. Для военно-морской медицины такой поток больных - вещь вполне прогнозируемая. Следовательно, заранее можно сказать, что штатные судовые врачи справиться с таким объемом работы не в силах. Даже одной медгруппы мало.

Мировая статистика утверждает, что 50 процентов подводников (по некоторым данным - 70 процентов), как правило, гибнут из-за неправильных действий при выходе. Слишком многое на них обрушивается, чтобы они соблюдали в этих условиях сложный порядок действий: войти в торпедные аппараты, дать один сигнал, второй, третий, четвертый, выходить по буйрепу, считать выдержки под водой... Поэтому ошибки уже на стадии выхода можно прогнозировать. А раз ошибки, значит, и водолазные заболевания неизбежны.

Общий результат: здоровье у спасенных полностью восстановилось, даже на комиссии всех признали годными к службе на подводной лодке, кроме Анисимова, и то ему просто ограничили годность. У него были небольшие остаточные явления: легкие головокружения при резких движениях. Учитывая, что парню осталось служить всего шесть месяцев, ему дали возможность пораньше уволиться с флота.

Вся история в целом - это уникальный случай вообще в мировой практике, такого ещё в морской медицине не было.

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

Спустя полгода после гибели С-178 я прилетел в командировку в некогда родной Полярный...

За обеденным столом плавбазы подводных лодок "Федор Видяев" заместитель командующего Северным флотом вице-адмирал В. Кругляков рассказывал:

- В тот день, когда на ТОФе случилось несчастье, главком находился у нас на Севере, на атомном крейсере "Киров". Готовились к большим флотским учениям. Вдруг вбегает адъютант с бледным лицом: "Сергей Георгиевич, вас к "Булаве"!" Мы поняли: что-то стряслось. Горшков снял трубку. Докладывал

первый его заместитель, адмирал флота Смирнов. Горшков выслушал, не дрогнув ни одним мускулом: "Ну что же, Николай Иванович, придется вам лететь".

Сказал, положил трубку, а я по лицу вижу: он уже передумал. Самому лететь надо. Вызвал Мироненко, командующего морской авиацией: "Готовь вертолет на берег и самолет в Москву".

Тут как раз и министр обороны позвонил. Предложил до Владивостока свой самолет-салон.

Мы думали, учения отменят. Но главком распорядился проводить, хотя по плану в воздухе должны были быть 26 ракет одновременно. Новые ЧП могли быть... А он не отменил. Волевой мужик. Характерный.

Из Москвы, не заезжая в Главный штаб, полетел на Дальний Восток, а там прямо на спасатель. Двое суток пробыл. Это в его-то возрасте такие перелеты...

И Кругляков выразительно покачал головой.

В тот же день я навестил и свою подводную лодку - Б-409. Она стояла у причала судоремонтной мастерской. На корабле шел ремонт. Старпом о чем-то спорил с главным строителем, потом безнадежно махнул рукой. Я поинтересовался, в чем дело.

Главный строитель не успевал и потому не хотел ставить на рубку оранжевый фонарь-мигалку. Оказывается, после гибели С-178 вышел приказ о том, чтобы на всех подводных лодках установить проблесковые фонари, которые при ходе в надводном положении предупреждали бы суда: "Внимание! Подводная лодка". На шведском флоте такие "мигалки" уже давно установлены. Теперь и на наших морях замигают алые всполохи - поминальные огни, зажженные в честь С-178. Но об этом будут знать только посвященные...

Главный инженер Аварийно-спасательной службы ВМФ СССР контр-адмирал Юрий Сенатский:

- Дизельную подводную лодку С-178, протараненную рыбацким судном, мы подняли всего за 20 дней. Продули все ЦГБ и понтоны и отбуксировали на Дальзавод.

Там, в доке судоремонтного завода, лодку расчленили на отсеки. Вырезали центральный отсек - сердце подводной лодки - и выгрузили его на берег. Стальное корабельное "сердце" долго ещё подавало признаки жизни, истекая водой, маслами и топливом из обрывков трубопроводов, как из вскрытых вен...

Глава седьмая СМЕРТЬ В РЕЖИМЕ МОЛЧАНИЯ

Гибель первой ракетной дизельной подводной лодки С-80 27 января 1961 года сродни трагедии "Курска", разве что разыгралась она в режиме полного молчания и совершенной секретности.

Эта женщина была окружена ореолом мрачной тайны. Ее муж, командир подводной лодки, погиб со всем экипажем в Баренцевом море. Никто не знал как, где и почему. Об этом предпочитали не расспрашивать - особый отдел ещё не закрыл следствие.

Вдова командира работала метрдотелем ресторана "Космос" в портовом пригороде Мурманска - Росте. Ресторан по нынешнем понятиям - второразрядный кабак, но для нас, подводников, выбиравшихся в столицу Заполярья из отдаленных баз, "Космос" представал фешенебельнейшим заведением, где каждый вечер шумел и сверкал скоротечный праздник жизни. Его хозяйкой, строгой и внимательной, одетой всегда в черное платье, была она - Светлана. И каждый год - 27 января - ей приносили в заснеженном морозном Мурманске свежие цветы. Число роз всегда было четным...

Шестидесятые годы начались для Северного флота более чем мрачно: из корабельного списка пришлось вычеркнуть сразу три подводные лодки. Даже в войну такое случалось нечасто... Сначала бесследно исчез в море дизельный ракетоносец С-80. Потом рванули торпеды в носовом отсеке Б-37, стоявшей у причала в Полярном. Чудовищной силы взрыв разворотил и соседнюю подводную лодку - С-350. Погибли сто двадцать два моряка. Причины взрыва не выяснены до сих пор. Не исключалась диверсия - шла Холодная война...

Средняя дизельная подводная лодка С-80, приспособленная для запуска крылатых ракет, 25 января 1961 года вышла в дальний полигон Баренцева моря. Вышла не надолго - на несколько дней. На борту - 68 человек, включая второго командира. Последний раз субмарина дала о себе знать в 23.00 26 января. Командир капитан 3-го ранга Анатолий Ситарчик доложил, что все задачи боевой подготовки выполнены, и просил "добро" на возвращение в базу. "Добро" дали. Но в 00 часов 47 минут 27 января радиосвязь прервалась. С-80 в Полярный не вернулась. В тот же день комфлотом выслал на поиски два эсминца и спасательное судно. Район, в котором исчезла С-80, отстоял от побережья на 50 миль и занимал площадь 384 квадратные мили. Глубины - от 200 метров и ниже. Зимний шторм швырял корабли, моряки тщетно пытались разглядеть сквозь снежные заряды черный силуэт субмарины или хотя бы черное масляное пятно на воде.

На следующий день по флоту объявили аварийную тревогу, и на поиски С-80 вышли ещё два эсминца, четыре малых противолодочных корабля, корабль разведки и спасательное судно.

Полярный притих в недобром предчувствии. Увы, день, точнее, глухая арктическая ночь не принесла никаких вестей. Тогда начался массированный поиск с привлечением авиации, подводных лодок и рыболовецких судов с их придонными тралами и поисковой аппаратурой. Вдоль береговой линии летали пограничные вертолеты. Радиотехнические посты просеивали на своих экранах каждое пятнышко засветки.

О мертвых - либо хорошее, либо ничего. Это этическое правило не распространяется на моряков. Командир отвечает за все, что случилось на корабле и с кораблем, даже если он мертв.

Не миновала эта участь и навечно 36-летнего командира С-80 капитана 3-го ранга Анатолия Дмитриевича Ситарчика.

Вот что пишет его бывший непосредственный начальник, командир дивизии подводных лодок Северного флота, а ныне Адмирал Флота Георгий Егоров:

"Подводные лодки с крылатыми ракетами на борту - сложные по устройству корабли. Поэтому нам (офицерам штаба. - Н.Ч.) приходилось часто выходить в море на этих кораблях, изучать личный состав, особенно командиров. Тогда-то я и обратил внимание на одного из них. В море он допускал оплошности, часто нервничал, что совершенно недопустимо для подводника. Я не раз обращался к командующему подводными силами контр-адмиралу Г.Т. Кудряшову с просьбой отправить этого командира на тщательную медицинскую проверку для определения его психологического состояния, но этого сделано не было.

Вскоре я снова вышел в море на той же подводной лодке для проверки корабля и всех его систем на глубоководное погружение с уходом на рабочую глубину до 170 метров.

Испытания показали, что прочный корпус, все забортные отверстия, механизмы в основном удовлетворяют предъявляемым требованиям. Но снова возникли серьезные претензии к командиру корабля. Поэтому я приказал начальнику штаба дивизии капитану 1-го ранга Н.М. Баранову не отправлять лодку в море, а заняться совершенствованием подготовки командира и личного состава непосредственно в базе".

Распоряжение комдива не выполнили и "выпихнули" С-80 в полигон для отработки плановой курсовой задачи. О этот всемогущий идол - план!

Капитан 1-го ранга Егоров находился на мостике плавбазы "Иртыш", когда из перехваченной радиограммы узнал, что С-80 отправлена в море.

"К трем часам ночи шторм вроде ослабел. Но вскоре налетел шквалистый северный ветер со снежными зарядами и как разъяренный зверь накинулся на корабли.

Находясь на мостике плавбазы "Иртыш", которую на якорях носило с борта на борт усилившимся до ураганной силы ветром - 25-30 метров в секунду при сплошных снежных зарядах, я следил по локации за состоянием кораблей на рейде. От командиров лодок периодически поступали доклады о положении дел. Прошла радиограмма от подводной лодки С-80. Поскольку она была адресована штабу подводных сил, мы не смогли её раскодировать. Полагал, что моя просьба выполнена, командир С-80 подтвердил приказание штаба о возвращении и лодка направляется в базу. К тому же порядок работы связи запрещал мне с моря давать лишние запросы.

Заканчивалась штормовая полярная ночь. Начало рассветать. Теперь, казалось, можно успокоиться. Но вдруг получаю тревожный доклад: "Узел связи флота постоянно вызывает подводную лодку С-80. Ответа от неё нет".

Мое беспокойство за корабль и экипаж вновь возросло. С ураганом шутки плохи. Каких только не возникло тогда предположений о причинах молчания корабля! Поначалу думалось, что отказала связь. Мысли крутились и вокруг возможности погружения лодки. Командир С-80, не получив распоряжения штаба подводных сил о возвращении в базу, мог пойти на это, чтобы укрыться под водой от шторма.

В тяжком ожидании прошел день, ветер почти успокоился, а подводная лодка все молчала. По приказу командующего флотом рейдовый сбор нашего соединения был прекращен. Лодки возвратились в базу. Прямо с причала меня вызвали в штаб флота.

С немалой тревогой - не о себе, а о людях С-80 - вошел я в зал заседания военного совета флота. За столом вижу Маршала Советского Союза Константина Константиновича Рокоссовского. В тот период он был главным инспектором - заместителем министра обороны СССР. С ним рядом - главком Военно-морского Флота С.Г. Горшков, командование флота: А.Т. Чебаненко, С.И. Аверчук, А.И. Рассохо, адмиралы и офицеры штабов. И ещё многие, кого я не знал ранее. Мне показалось, зал переполнен одними адмиралами. "Как же их много собралось сейчас и как трудно было добраться до них, когда соединению нужна была помощь", - с горечью подумал я.

Рассматривался вопрос, что могло произойти с подводной лодкой С-80. Как помню, я докладывал обстоятельно о состоянии корабля, экипажа и об особенностях управления лодкой с подвешенными на палубу контейнерами после модернизации. Изложил и свое мнение о возможных причинах катастрофы. Что же касается командира корабля, то я дал ему ту оценку, которую

высказывал неоднократно командующему флотом.

В заключение высказал свои соображения по поиску подводной лодки. По моему мнению, в нем должны были принять участие и боевые корабли Северного флота, и суда тралового, рыболовецкого флота, которые имели на вооружении поисковые станции косяков рыбы, способные обнаружить лодку с помощью тралов даже на грунте. Для этого предложил обязательно использовать траулер "Тунец" - специальное поисковое судно полярного научно-исследовательского института главка "Севрыба", имевшее на вооружении современное гидроакустическое оборудование, позволяющее различать не только стаи рыб, но и неровности грунта. Это судно имело также опускаемую глубоководную камеру, в которой мог находиться оператор. Он мог обследовать на глубинах до 250 метров различные предметы на грунте.

По приказанию Маршала Советского Союза К. К. Рокоссовского штаб флота разработал организацию и порядок поисковых и спасательных работ. Однако время стремительно уменьшало вероятность спасения людей. А тут ещё разыгрался новый сильнейший шторм.

Главк "Севрыба" выделил суда для поиска. Корабли вышли в море и немедля приступили к работе.

На следующее утро К. К. Рокоссовский прибыл в гарнизон, где базировалось наше соединение. Собрав командиров кораблей, он завел с ними обстоятельный разговор по поводу возможной катастрофы. Помню, начал он так:

- Я хочу от вас, опытных моряков-подводников, получить ответ: от чего могла погибнуть подводная лодка? Только откровенно, так как я не специалист и не очень разбираюсь в ваших морских делах! Не думайте, что я пришел наказывать или судить вас. Если бы надо было судить, то прислал бы прокурора. А как я понимаю, могла случиться беда, на море много трудностей, особенно во время урагана.

Командиры подводных лодок, офицеры штабов и политотдела один за другим высказывали свои предположения. В основном они сводились к тому, что, скорее всего, произошла тяжелая поломка, с которой личный состав во время урагана не смог справиться. Не исключались также и ошибки командира и экипажа.

В заключение К. К. Рокоссовский призвал командиров совершенствовать подготовку экипажей для максимального исключения катастроф, которые, к сожалению, на море не всегда удается предотвратить. Для подтверждения его слов приведу такие данные. За период с 1900 по 1982 год на флотах (кроме

России) в результате аварий затонуло около двухсот подводных лодок (исключая боевые потери в Первой и Второй мировых войнах), на которых погибло четыре тысячи шестьсот человек. Германия потеряла 58 подводных лодок, Англия - 45, США - 31, Франция - 24, Япония - 15 лодок. На долю аварий, вызванных непреодолимыми обстоятельствами, приходится 9 процентов от всех погибших подводных кораблей.

Затем, попрощавшись с командирами подводных лодок, офицерами штабов и политработниками, маршал пожелал осмотреть подводные лодки, только что вернувшиеся с моря. Мы сели в ГАЗ-69. Главком ВМФ С. Г. Горшков и я через заносы и сугробы (зима была очень снежной) проехали вдоль причального фронта. В машине маршал спросил:

- Видимо, здесь много зверья? Вы на охоту ходите?

Занятый другими мыслями, я не сразу ответил, но потом сказал:

- Вот уже 20 лет служу на подводных лодках, а времени для охоты так и не выкроил.

Рокоссовский рассмеялся, потом, повернувшись ко мне, серьезно заметил:

- Зря вы так. Охота - это очень хороший вид отдыха и спорта.

Это была моя последняя встреча с таким замечательным человеком. Прощаясь, попросил маршала разрешить мне выйти в море на поиск подводной лодки. Немного подумав, он спросил:

- А где ваша семья? Давно ли вы были дома?

Подобное внимание, да ещё в таких обстоятельствах, было неожиданным и приятным. Я с чувством благодарности ответил:

- Две недели был в море. Семья живет в Полярном, здесь, в гарнизоне, жилые дома ещё только строятся.

Рокоссовский повернулся к главкому ВМФ и сказал:

- В отношении выхода в море - это правильно. Но сперва пусть комдив побывает дома, успокоит семью.

Это решение маршала, подтвержденное главкомом ВМФ, для меня было важным вдвойне: я понял, что от моря - самой дорогой моему сердцу стихии меня не отлучат, я продолжу службу и, возможно, останусь командиром соединения подводных лодок.

Забота всегда приятна, а в таких условиях - вдвойне. И, что греха таить, в нашей военной службе все мы ещё крайне скупы на её проявление. Видимо, нам ещё предстоит осознать значение возрождающегося в стране милосердия, воспринять его гуманистические идеи.

Проводив маршала и главкома, я отдал штабу распоряжение готовить к выходу в море однотипную с затерявшейся подводную лодку, имеющую необходимые средства связи. Комбригу В.И.

Сухомлинову тоже приказал отправиться в море. Определил оперативную группу, которая вместе со мной выйдет на траулере "Тунец" на поиск. Однако комбриг Сухомлинов и командир лодки Денисов, то ли из-за расстройства под влиянием тяжелого происшествия, то ли из-за трусости, в море не вышли. Пришлось срочно их заменять. Замечу, что Сухомлинов не вышел на море на С-80 и в тот её роковой поход. Впоследствии они оба были освобождены от занимаемых должностей. Командиром бригады вскоре назначили капитана 2-го ранга Э.Н. Спиридонова.

...Окончательное суждение о катастрофе сделала комиссия под председательством Героя Советского Союза вице-адмирала Г.И. Щедрина. Составленная из специалистов промышленности, Военно-морского флота, научно-исследовательского института и конструкторских бюро, она обследовала поднятую из глубины подводную лодку С-80 в 1971 году. Причиной катастрофы было признано попадание забортной воды через шахту подачи воздуха к дизелям. При плавании подводной лодки в условиях шторма и снежных зарядов, возможно, произошло обледенение поплавкового клапана, находящегося на верхнем срезе выдвинутой шахты РДП1 и закрывающего её автоматически при уходе лодки на глубину или накрытии её волной. Как определила комиссия, этот клапан не закрылся из-за обледенения при провале лодки на глубину и не перекрыл шахту от попадания забортной воды. Из-за внезапно возникшей сложной аварийной обстановки клапана, не допускающие доступ воды через шахту в дизельный отсек, личным составом закрыты не были ни вручную, ни с помощью гидравлики. Комиссией также было установлено, что командир лодки допустил нарушение инструкции, запрещающей плавание под РДП при сильном волнении моря и обледенении.

Решение командира ПЛ С-80 тренировать экипаж при плавании под РДП в условиях тяжелого шторма в полярную ночь не вызывалось никакой необходимостью. По существу, это стало роковым для него и всего экипажа. Мои сомнения относительно возможностей этого командира, к несчастью, подтвердились.

После подъема с грунта лодки проверка журнала радистов, находившегося на корабле, показала, что приказа штаба подводных сил о возвращении подводной лодки С-80 в базу, что могло предотвратить катастрофу, на корабль не поступало. Значит, моя просьба командованием подводных сил не была удовлетворена".

Известно, что мнения начальников и подчиненных часто расходятся. Вот бывшему лейтенанту, а ныне Герою Советского Союза вице-адмиралу запасу Евгению Чернову командир С-80

помнится совершенно другим человеком: "Это был смелый, решительный и грамотный подводник. Отец его, генерал-авиатор, погиб во время войны. Анатолий Дмитриевич выходил в море в отцовском летном шлеме и его перчатка. Это был его талисман. Не знаю, взял ли он с собой эти реликвии в тот последний выход..."

Только через неделю после исчезновения С-80 - 3 февраля - рыбаки с траулера РТ-38 обнаружили в трале аварийный буй, которым обозначают место, где затонула лодка. На нержавеющей табличке разобрали тактический номер С-80.

К сожалению, никто из рыбаков не мог сказать, где и когда они затралили буй. Штурманы схватились за свои линейки и циркули, пытаясь по расчетам вероятного дрейфа уточнить место. Нанесли на карты район, где штормом могло оборвать буй. Искали до 16 февраля. К этому сроку в отсеках С-80 никого в живых не было.

Взять бы чуть севернее всего на полторы мили, и лодку бы нашли. Но никто не пересек 70-ю, будто заколдованную параллель. Правда, если бы тогда и обнаружили С-80, помочь ей было бы нечем - мощную судоподъемную фирму "ЭПРОН" по воле Хрущева давно "зареформировали" до жалкого состояния. Правда, "под аварию" главкому ВМФ СССР удалось выбить деньги на развитие спасательных средств. Самое главное - спроектировали и построили "Карпаты", специальное судно для подъема затонувших лодок.

Глава восьмая КАК ПОДНИМАЮТ СУБМАРИНЫ

Подлодку нашли 23 июля 1968 года. Ее обнаружило с помощью гидролокаторов спасательное судно СС-47 в районе Южно-Мурманской банки. С-80 лежала на твердом грунте и ровном киле, накренившись на правый борт.

Первые обследования с помощью спускаемой водолазной камеры показали: оба аварийно-спасательных буя - носовой и кормовой - отданы. Значит, подводники были живы по меньшей мере в обоих кормовых отсеках. Верхний рубочный люк задраен. Никаких видимых повреждений ни легкий корпус, ни прочный не имели. Особое внимание обратили на рули: все горизонтальные застыли в положении "на всплытие", вертикальный же был переложен "лево на борт". Именно по этим последним "телодвижениям" корабля была составлена потом версия гибели.

После долгих проволочек и кадровых неурядиц была сформирована экспедиция особого назначения (ЭОН). Ее командир капитан 1-го ранга Сергей Минченко - безусловный герой этой судоподъемной эпопеи. Ведь начинать приходилось практически с нуля. Правда, в строй только что вступил спасатель

подводных лодок "Карпаты". Но поднять с глубины 200 метров подводную лодку - задача более чем сложная.

На подготовку было дано почти столько же времени, что и на подготовку для подъема "Курска", - год. Как только назначают сроки, сразу же возникают сотни причин и обстоятельств, которые грозят их сорвать.

Это был первый в мире безводолазный подъем затонувшей подводной лодки. Безводолазный не потому, что всю работу на 200-метровой глубине выполняли роботы - о них тогда и речи не шло, - а потому, что голь на выдумки хитра. И хотя тогдашнюю АСС, оснащенную не в пример нынешней ПСС, "голью" не назовешь - одно судоподъемное судно (СПС) "Карпаты" чего стоило, - все же захватывающее устройство, стальные клешни которого должны были обхватить корпус субмарины, сделать к сроку на Сормовском заводе не успели. Пришлось выкручиваться подручными средствами. Вот тогда-то и помогла знаменитая русская смекалка. Поскольку нос подлодки был слегка приподнят, решили продернуть под него строп ("подъемное полотенце"), приподнять нос ещё выше, а в образовавшийся просвет протащить с помощью морских буксиров ещё один строп, который, подрезав грунт (ил и песок), встанет как раз под кормовой оконечностью. Вот эта-то сложнейшая операция и была выполнена без спуска водолазов-глубоководников, а лишь по точному расчету, по интуиции да по докладам операторов из наблюдательной камеры, которую спускали к лодке с борта "Карпат".

Но тут возникла новая проблема: выдержат ли океанскую зыбь (ведь Баренцево море - это часть Ледовитого океана) тросовые подвески - гини? Опыт показал - не выдержит. Нужны специальные амортизаторы, которые бы гасили рывки волн. Однако никто в мире таких устройств никогда не проектировал и не применял.

Из записок командира ЭОН капитана 1-го ранга Сергея Минченко:

"Научно-исследовательские институты от разработки амортизаторов на большие нагрузки отказались. Свой отказ Минсудпром мотивировал тем, что подобных амортизаторов нет в мировой практике".

А сроки горели... Тогда главный инженер экспедиции Юрий Сенатский предложил на свой страх и риск делать амортизаторы из капроновых канатов обычных швартовых концов. Сделали их силами флотских умельцев, испытали.

Сергей Минченко:

"Первый этап подъемных работ - работы в открытом море.

Приступая к нему, мы исходили из того, что это наиболее ответственный, сложный и менее надежный этап, от успешного выполнения которого будет зависеть общий успех всей подъемной операции.

Сложность работ обусловливалась нашей полной зависимостью от погодных условий, невозможностью покинуть полигон и укрыться от шторма после присоединения гиней СПС "Карпаты" к подъемным устройствам, заведенным под корпус ПЛ. Кроме того, проект подъема совершенно не исключал элементы риска, поскольку строился на непроверенных на практике отдельных приемах и технических решениях.

И вот, наконец, 9 июня морские буксиры приняли на борт судоподъемное имущество, необходимое для обеспечения заводки подъемных устройств под корпус ПЛ, и экспедиция в составе спасательного судна СС-44, морских буксиров МБ-121 и МБ-155, морских водолазных ботов ВМ-80 и ВМ-126 вышла в море для выполнения подъемных работ первого этапа.

С прибытием в полигон суда приступили к заводке под корпус ПЛ подъемных строповых устройств. Заводка, согласно проекту "Глубина КС", осуществлялась следующим образом.

Спасательное судно СС-44 было установлено в полигоне на 4 рейдовые бочки над ПЛ, имея курс, совпадающий с курсом ПЛ. В носу СС-44 в обхват форштевня были закреплены два подъемные строповые устройства, оканчивающиеся серьгами без штоков ШУ-200. Направляющие тросы с концами, вплетенными в головки штоков ШУ-200, были на двух морских буксирах намотаны на барабаны буксирных лебедок вместо штатных буксирных тросов. Находясь в расчетных позициях (согласно схемам "Паутина"), морские буксиры с помощью водолазных ботов подали на СС-44 направляющие тросы со штоками ШУ-200, где их соединили с серьгами подъемного устройства. После этого подъемное строповое устройство в сборе опускалось на грунт. (Так же положено было на грунт и второе устройство.)

По команде с поста точной наводки морские буксиры, одновременно перетягиваясь на швартовах, последовательно занимали расчетные позиции и тем самым перемещали подъемное строповое устройство: носовое - до захода его под носовую оконечность ПЛ, а кормовое - до расчетного положения в 1 метре от носа ПЛ. Перемещение устройств к лодке и точное размещение середины устройства под килем ПЛ контролировалось оператором из наблюдательной камеры НК-300, установленной над носом ПЛ. В этой работе ему помогали светильники-мигалки, закрепленные на концах подъемных устройств.

Действуя таким образом, носовое строповое подъемное устройство мы завели 15 июня под нос ПЛ, а кормовое - 17 июня положили в исходное положение перед носом ПЛ. Концы направляющих тросов были положены на грунт и надежно обозначены буями.

Дальнейшие работы по заводке кормового подъемного устройства под корпус ПЛ были продолжены 23 июня, после прибытия в район работ СПС "Карпаты".

Едва ли не самый драматичный эпизод операции произошел 5 июля 1969 года. В тот день с борта судоподъемного судна "Карпаты" был спущен для осмотра кормы затонувшей подлодки привязной обитаемый подводный аппарат РК-680. В тесной шаровой капсуле - три человека, которые с помощью механических рук-манипуляторов могли проделывать простейшие работы на палубе субмарины. РК-680 мог весьма ограниченно перемещаться под водой на электромоторах. Однако при перемещении в корму аппарат запутался и застрял возле рубки С-80. Никто не мог понять - что его держит? Чего только ни делали, как ни дергались, как ни маневрировали - все было тщетно. Мертвые цепко держали живых. Погода же, как на беду, стала быстро ухудшаться. Усилился ветер, началась зыбь, того и гляди оборвет привязной трос. Жизнь троих акванавтов - капитана 3-го ранга Э. Чириманова, капитан-лейтенанта В. Евсеева и мичмана А. Полищука повисла в прямом смысле слова на ниточке, даром, что стальная нить была толщиной с палец. В любой момент к жертвам С-80 могли прибавиться ещё три...

Сергей Минченко:

"И вот, в который раз, я почувствовал свою беспомощность в создавшейся аварийной ситуации. Ведь помочь на такой глубине было нечем, кроме рекомендаций и подергиваний многочисленных концов, которые шли с борта "Карпат" на подлодку и могли быть причиной зацепа Разумеется, не обходилось без риска. Порой, казалось, все дело повисало на волоске, как это случилось с обитаемым подводным аппаратом РК-680. Получаю тревожный доклад: РК-680 не поддается подъему на борт.

Запутывание РК-680 под водой встречалось и ранее. Но благодаря мастерству операторов (капитана 3-го ранга Э. Чириманова, капитан-лейтенанта В. Евсеева, мичмана А. Полищука) всегда удавалось благополучно вырваться из подводного плена.

Сегодняшнее запутывание было наиболее сложным, так как произошло на большой глубине и не было ясности, что держит РК на глубине у борта подводной лодки. Попытки освободиться от

зацепа не удавались...

А погода стала ухудшаться. Неблагоприятный прогноз начинал оправдываться. Ветер достиг 10 м/с, море - более 3 баллов, пришла зыбь.

Наконец-таки, после неоднократных попыток, нам удалось ликвидировать зацеп и рабочая камера с тремя операторами благополучно была поднята на борт судна".

Кто-то сильно молился за этих троих ребят...

"Чтобы напрасно не терять время на повторный спуск РК-680 для осмотра кормового подъемного устройства, - вспоминает С. Минченко, - решили продолжить работы по перемещению подъемного устройства дальше в корму. Но погода резко ухудшилась: ветер усилился до 13-15 м/с, море - 4-5 баллов.

Создалась критическая ситуация. Боковой ветер создал угрозу дрейфа СПС "Карпаты" вместе с рейдовыми бочками или обрыва швартовов, заведенных на рейдовые бочки.

Необходимо было сделать все, чтобы удержать "Карпаты" над ПЛ. Другого пути не было, так как отсоединить гини СПС от подъемных устройств было невозможно. Надо было выстоять!

Для этого приказал СС-44 и МБ-155 занять позиции с наветренного борта СПС и, подав буксирные концы на СПС, удерживать его от дрейфа.

Однако при выполнении этого маневра произошло два непредвиденных события...

На СС-44 при перемене позиции не смогли своевременно отдать направляющие тросы кормового подъемного устройства, которое нужно было с буйками-обозначителями положить на грунт. В результате создалось большое натяжение на направляющие тросы (а значит, и на кормовое подъемное устройство), тросы не выдержали и оборвались.

МБ-155, маневрируя с наветренного борта СПС "Карпаты", с управлением не справился и был прижат к борту судоподъемного судна, которое более чем в 5 раз превосходило буксир по водоизмещению.

На волне и зыби МБ-155 поднимало на несколько метров вверх, а затем со страшной силой бросало вниз и било о борт "Карпат".

Попытки смягчить удары с помощью кранцев успеха не имели. После каждого удара подложенные между бортами кранцы обрывались. Привальный брус на корпусе морского буксира после нескольких ударов был разрушен. На бортах обоих судов появились вмятины. Создалась критическая ситуация, которая могла закончиться гибелью морского буксира со всем экипажем (52 человека) у борта спасательно-подъемного судна!

Помочь буксиру в сложившейся обстановке было нечем... Я чувствовал свою беспомощность перед разбушевавшейся стихией.

В этот момент, наблюдая за происходящим, я испытывал примерно такое чувство, которое было у меня, командира эскадренного миноносца, 12 лет тому назад...

Тогда, находясь на ходовом мостике эсминца, я в густом тумане внезапно обнаружил другой эсминец, который пересекал мой курс в непосредственной близости. Немедленно был дан самый полный задний ход. Эсминец весь задрожал, но погасить инерцию 22-узлового хода уже было невозможно. Я видел, как сокращается расстояние, как мой эсминец разрезает корпус по правому борту у другого эсминца, но ничего сделать не мог... Столкновение произошло.

Теперь на моих глазах погибал морской буксир со своим экипажем, и, кроме советов, я ничем помочь ему не мог...

Если 12 лет назад меня от тюрьмы спасло то, что при аварии никто не погиб, то теперь...

И в этой, казалось бы, безысходной ситуации помогли выдержка, самообладание и, конечно, мастерство капитана морского буксира. Думаю, что было и везение...

Работая машиной на самый полный ход (вперед и назад), капитану в какой-то момент - на очередной волне - удалось отбросить корму буксира от борта судоподъемного судна, а на другой волне перескочить через провисший швартов, заведенный с СПС "Карпаты" на рейдовую бочку. МБ-155 оказался на чистой воде, вне пределов рейда. Все облегченно вздохнули...

30 июня, после присоединения шахтных гиней СПС "Карпаты" к носовому подъемному устройству, нос ПЛ был приподнят над грунтом и кормовое подъемное устройство с помощью морских буксиров и СС-44 было затянуто под корму ПЛ.

5 июля ПЛ была приподнята над грунтом на 5 метров, перемещена на 60 метров в сторону и положена на грунт в новом месте для подготовки к буксировке в прибрежный район.

10 июля началась буксировка ПЛ в подвешенном состоянии под СПС "Карпаты" со скоростью 2,5 узла, которая продолжалась 38 часов".

Как выносят гроб на полотенцах, так и стальную домовину С-80 спасательные суда выносили с места гибели на стальных полотенцах. Несли подальше от людских глаз - в глухоманную поморскую бухту".

"12 июля ПЛ С-80 положена на грунт на глубине 51 метр в бухте Завалишина губы Териберская, - отмечал в своем дневнике С. Минченко. - На этом закончился первый этап подъемных работ, (заметим, что 12 июля 2001 года судоподъемные работы на

"Курске" только ещё начинались. - Н.Ч.), - а 24 июля, после продувки понтонов, всплыла на поверхность..."

В ходе их выполнения много времени было потеряно из-за штормовых погод и других непредвиденных обстоятельств и ситуаций, которые иногда ставили под сомнение самоё возможность продолжения работ и успешного их завершения. Но следует отметить, что в любых сложных ситуациях всегда находились правильные, иногда нетрадиционные решения.

Успех подъемных работ в открытом море был завоеван не только "везением" (как говорили некоторые специалисты), но и умением.

"В их жилах не свернулась кровь..."

Минченко вспоминает:

"С-80 перетащили в безлюдную бухту Завалишина, что под Териберкой, и поставили на понтоны. Как быть дальше? Специалисты из минно-торпедного управления уверяли государственную комиссию, что при осушении отсеков торпеды, пролежавшие столько лет под водой, при перепаде давления могут взорваться. Они почти убедили руководство не рисковать и подорвать лодку, не осушая её, не извлекая тел погибших. При этом терялся весь смысл напряженнейшего труда - поднять корабль, чтобы выяснить причину гибели!

Однажды вечером ко мне приходит минер, капитан 2-го ранга (фамилию, к сожалению, не помню): "Разрешите, я проникну в первый отсек и приведу торпеды в безопасное состояние!" Риск огромный, и все-таки я разрешил. Ночью отправились с ним на С-80. Кавторанг, одетый в легководолазное снаряжение, скрылся в люке. Я страховал его на надстройке. Наконец, он вынырнул: "Все. Не взорвутся".

Утром - совещание. Докладываю: работать можно. Как, что, почему?! Рассказал о ночной вылазке. Взгрели по первое число за самовольство. Но председателем госкомиссии был Герой Советского Союза вице-адмирал Щедрин, сам отчаянный моряк. Победителей не судят. Отсеки осушили. Началась самая тягостная часть нашей работы: извлечение тел".

Рассказывает вице-адмирал запаса Ростислав Филонович:

"Мне пришлось первому войти в отсеки С-80. На это право претендовали и особисты, и политработники, но решили, что сначала субмарину должен осмотреть кораблестроитель. Я вошел в лодку с кормы - через аварийный люк седьмого отсека. Тела подводников лежали лицом вниз. Все они были замаслены в соляре, который выдавило внутрь корпуса из топливных цистерн. В первом, втором, третьем и седьмом отсеках были воздушные подушки. Большинство тел извлекли именно из носовых отсеков.

Вообще, все тела поражали своей полной сохранностью. Многих узнавали в лицо - и это спустя семь лет после гибели! Медики говорили о бальзамирующих свойствах морской воды на двухсотметровой глубине Баренцева моря..."

То, что открылось глазам Филоновича, даже в протокольном изложении ужасно. Хлынувшая в средние отсеки вода прорвала сферические переборки из стали толщиной в палец, словно бумагу. Лохмы металла завивались в сторону носа - гидроудар шел из пятого дизельного отсека. Вода срывала на своем пути механизмы с фундаментов, сметала рубки и выгородки, калечила людей... В одном из стальных завитков прорванной переборки Филонович заметил кусок тела. Почти у всех, кого извлекли из четвертого и третьего отсеков, были размозжены головы.

Участь тех, кого толстая сталь прикрыла от мгновенной смерти, тоже была незавидной: они погибли от удушья. Кислородные баллончики всех дыхательных аппаратов были пусты. Но прежде чем включиться в "идашки", моряки стравили из парогазовых торпед сжатый воздух в носовой отсек.

Когда взяли пробы воздуха из "подушек" в первом, третьем и седьмом отсеках, то кислорода вместо нормальных 22 процентов оказалось: в первом 6,9 процента, в третьем - жилом - 3,1 процента, в седьмом - кормовом - 5,4 процента.

Не все смогли выдержать пытку медленным удушьем. В аккумуляторной яме второго (жилого) отсека нашли мичмана, который замкнул руками шину с многоамперным током... Еще один матрос затянул на шее петлю, лежа в койке. Так и пролежал в петле семь лет...

Остальные держались до последнего. В боевой рубке на задраенной крышке нижнего люка обнаружили тела старпома капитана 3-го ранга В. Осипова и командира ракетной боевой части (БЧ-2) капитан-лейтенанта В. Черничко. Первый нес командирскую вахту, второй стоял на перископе как вахтенный офицер. Кто из них первым заметил опасность - не скажет никто, но приказ на срочное погружение из-под РДП отдал, как требует в таких случаях Корабельный устав, капитан 3-го ранга Осипов.

Тела командира С-80 и его дублера капитана 3-го ранга В. Николаева нашли в жилом офицерском отсеке. По-видимому, оба спустились в кают-компанию на ночной завтрак. Катастрофа разыгралась столь стремительно, что они едва успели выскочить в средний проход отсека...

Рассказывает бывший главный инженер ЭОН, ныне контр-адмирал-инженер Юрий Сенатский:

"В бухту Завалишина, где стояла на понтонах С-80, подогнали СДК (средний десантный корабль). В десантном трюме поставили

столы патологоанатомов. Врачи оттирали замасленные лица погибших спиртом и не верили своим глазам: щеки мертвецов розовели! В их жилах ещё не успела свернуться кровь. Она была алой...

Кончина шестидесяти восьми подводников на С-80 была воистину мученической. Врачи уверяли, что на своем запасе отсечного воздуха подводники вполне могли протянуть неделю. Неделю ждать помощи и уходить из жизни в бреду удушья...

- Они пели "Варяга"! - уверял меня капитан медслужбы Валерий Коваль. Мы пили спирт вместе с остальными участниками "дезинфекции" С-80 после извлечения трупов, и капитан готов был вцепиться в любого, кто усомнился бы в его словах. - Понимаешь, в кают-компании был накрыт стол... Они прощались. Они пели...

Так ему хотелось... Так он видел".

Потом погибших уложили в гробы, и СДК с приспущенным флагом двинулся в Полярный, в бухту Оленью.

Когда тела экипажа С-80 были преданы земле, точнее, вечной мерзлоте Оленьей Губы, кадровики совершили свой ритуал - в комнате для сжигания секретных бумаг предали огню удостоверения личности офицеров и мичманов погибшей лодки.

На капитана 1-го ранга Бабашина легла ещё одна нелегкая обязанность: рассылать родственникам погибших подводников их личные вещи. Было куплено 78 одинаковых черных фибровых чемоданов. В каждый положили по новенькому тельнику, бескозырке... У кого сохранились часы - положили и их. Перетрясли баталёрки, нашли письма, книги, фотоаппарат. И поехали по всему Союзу фибровые чемоданы и цинковые гробы с "грузом 200". Потом, спустя четверть века, полетят над страной "цинки" афганцев в "черных тюльпанах". А тогда молча, скрытно, секретно хоронили моряков...

С той поры прошло 36 лет. Не бог весть какая древность. Но за это время на флоте сменилось не одно поколение, так что узнать теперь что-либо о погибших чрезвычайно трудно. Лишь отрывочные сведения от тех, кто когда-то сам служил на С-80 или дружил с кем-то из экипажа. Вот что рассказал о капитан-лейтенанте Викторе Черничко его сослуживец капитан 1-го ранга в отставке Бабашин:

"В памяти остался как весельчак, гитарист, лыжник, боксер. Нос, как у всех боксеров, был слегка кривоват, но это даже ему шло... Успеху у женщин эта его "особинка" не мешала. А вообще-то был добрый семьянин, отец двоих детей. Заядлый лыжник. Иной раз прибегал прямо к подъему флага, сбрасывал лыжи - и в строй.

Высококлассный ракетчик, выпускник Севастопольского военно-морского училища имени Нахимова. Он уже получил назначение на большую ракетную подлодку 651-го проекта. Мог и не ходить в море, но взялся подготовить своего преемника - командира ракетной группы Колю Бонадыкова. "Последний раз, - говорил, - схожу, и все". Вот и сходил в последний раз..."

Точные обстоятельства гибели С-80 не установлены и по сию пору. Есть лишь версии, более или менее убедительные.

С-80 относилась к классу средних дизельных торпедных подлодок. Но, в отличие от других (лодок 613-го проекта было построено свыше двухсот), она могла нести и две крылатые ракеты, расположенные в герметичных контейнерах за рубкой. По сути дела, была испытательной платформой для нового морского оружия.

Была и ещё одна техническая особенность, возможно, сыгравшая роковую роль.

"Шахта РДП (труба для подачи воздуха к дизелям с перископной глубины. - Н. Ч.) на С-80 была шире, чем на других "эсках", - говорит моряк-подводник старший мичман В. Казанов. - В тот день море штормило и был хороший морозец. Волна, как видно, захлестывала шахту, и на верхней крышке намерз лед. Лодка пошла на глубину, а крышка не закрылась... Вода рванула в пятый отсек, где два моряка пытались уберечь корабль от катастрофы. Мы их там и нашли...

А вот выводы Сергея Минченко:

"Положение вертикального руля С-80 - 20 градусов на левый борт говорит о том, что подводная лодка вынуждена была резко отвернуть, чтобы избежать столкновения. Никаких скал и рифов в районе плавания не было. Скорее всего, лодка пыталась разойтись с неизвестным судном..."

Что же это за "неизвестное судно", которое неожиданно оказалось в полигоне боевой подготовки? Никаких советских кораблей, рыболовецких траулеров там в тот день не было. Это подтверждают все оперативные службы. Но если вспомнить, как часто появлялись и появляются поныне в прибрежных водах Кольского полуострова иностранные подводные лодки, нетрудно предположить, что командир С-80 увидел в перископ корабль-разведчик, шедший без отличительных огней и потому особенно малозаметный в полярную ночь да ещё в слабосильную оптику. Вполне понятен был интерес военно-морской разведки НАТО к необычной подводной лодке с ракетными контейнерами.

Итак, у С-80 не было прямого столкновения с неизвестным кораблем, но был опасный маневр, вызванный появлением этого корабля в запретном районе. Маневр, который в силу

случайности стал роковым.

Важно отметить, что С-80 не жертва обстоятельств, а боевая потеря, понесенная флотом в ходе самой тихой, но отнюдь не бескровной подводной охоты в океане.

Последнюю точку над "i" в моем расследовании трагедии С-80 поставил её бывший старпом, переведенный за несколько лет до гибели субмарины на другой корабль, а ныне вице-адмирал запаса Евгений Чернов:

"Лодки не должны тонуть, как вы понимаете, при срочном погружении из-под РДП даже при обмерзании поплавкового клапана. В любом случае подача воздуха к дизелям из атмосферы перекрывается мощной захлопкой. Как только С-80 стала уходить на глубину, матрос-моторист бросился перекрывать воздушную магистраль, из которой била вода. Он отжимал рычаг захлопки вправо, а надо было - влево. Парень жал с такой силой, что согнул шток. Он был уверен, что перекрывает, на самом же деле открывал по максимуму. В чем дело? В пустяке. Матрос этот был прикомандирован с другой лодки, где воздушная магистраль перекрывалась не влево, а поворотом рукоятки вправо. Матрос не знал этой особенности. Выходит, виновен в гибели С-80 тот, кто не успел или забыл предупредить его об этом. Кто? Командир отделения? Старшина команды? Командир группы? Инженер-механик? Кому легче от того, что вина за катастрофу распределилась по этой цепочке? Тем более что подобных "чужаков" на лодке было семь человек, не считая офицеров-дублеров. Порочная практика прикомандирования специалистов с других кораблей за несколько часов до выхода в море, увы, существует и поныне, несмотря на все приказы и инструкции. Нечто похожее произошло и на атомной подводной лодке К-429 в 1983 году - там были прикомандированы 47 человек из 87 по штату. Но это уже другая история с тем же печальным финалом".

Интересно, что идею гидрозахватов-храпцов, которые были спроектированы для подъема С-80, но которые не успели изготовить в Сормово, использовали спустя несколько лет американцы при подъеме советской подводной лодки К-129, затонувшей в 1968 году в Тихом океане. Мощные гидрозахваты, пригнанные точно по обводам корпуса К-129, ухватили в свои клещи злосчастную субмарину и стали поднимать её с глубины более чем 5 километров. Несмотря на то что корпус переломился, первые два отсека были подняты на поверхность. Так что идея Сенатского прошла проверку на практике, даром что на чужом флоте...

По инициативе Минсудпрома работы по созданию спасательного судна "Карпаты" и по подъему С-80 дважды

представлялись на соискание Государственной премии СССР. В состав соавторов были включены Н.П. Чикер, С. Минченко, Ю. Сенатский. В документах, представленных в Комитет по Ленинским и Государственным премиям СССР, указывалось: "В мировой практике не было ни одного случая подъема подводных лодок безводолазным путем. Обычными методами подводные лодки поднимались с глубины до 93 метров, причем на эти подъемы затрачивалось до 180 суток. Представленным на соискание способом поднята в 1969 году подводная лодка водоизмещением 1160 тонн с глубины 200 метров за 34 дня".

Однако на премии существовала разнарядка и ранее данное "добро" было отменено. Моряки-спасатели остались в тени заслуженной славы.

Глава девятая ТРАГЕДИЯ В БУХТЕ САРАННОЙ...

Была ещё одна судоподъемная эпопея - впервые в мире поднимали затонувшую атомную подводную лодку с ядерным оружием на борту. Такого не было нигде и никогда: с затонувшей атомарины всплыли сквозь 45-метровую океанскую толщу свыше ста человек. Они все остались живы, кроме тех, кто погиб в первые же минуты аварии. Они погибли бы все, если бы не их командир - капитан 1-го ранга Николай Суворов.

До меня, как и до многих моряков, та не столь давняя трагедия дошла в виде мрачного анекдота: при погружении командир атомного подводного ракетоносца забыл задраить верхний рубочный люк, и лодка ухнула на грунт Авачинской бухты. Потом состоялся самый массовый за всю историю подводного плавания исход с затопленной субмарины: сто с лишним человек выходили из торпедных аппаратов и всплывали на поверхность кто как мог. Запомнилась громкая фамилия злосчастного командира - Суворов, которая никак не вязалась с её знаменитым родоначальником. И ещё редкостный номер подлодки, состоявший из тридцати трех "чертовых дюжин": К-429.

Счастливый случай свел меня в Петербурге с уволенным в запас капитаном 1-го ранга Николаем Михайловичем Суворовым, и все подробности той невероятной истории я узнал, что называется, из первых уст.

Мичманы Николай Мерзликин и Михаил Лесник в гидрокомбинезонах благополучно всплыли посреди бухты. Однако в точке погружения К-429 их никто не встретил. По великой случайности гонцов с затонувшей атомарины заметил выходивший в дозор малый противолодочный корабль. Противолодочники народ очень бдительный, и потому сразу же решили, что имеют дело с иностранными подводными диверсантами, которые орудуют на подступах к базе атомных

подводных лодок. Им и в голову не могло прийти, что это - с в о и. Подойдя к барахтающимся подводникам поближе, они стали совещаться, как лучше брать "диверсантов". Надводников можно понять: они никогда не видели подводников в их аварийных доспехах. А что, если "боевые пловцы" откроют огонь при задержании? Отвечай потом за погибших матросов... Не лучше ли дать очередь из пулемета, а потом извлечь раненых врагов из воды?

Слава богу, до превентивной стрельбы не дошло. Но даже когда мичманов подняли на палубу МПК, сняли с них легководолазное снаряжение, моряки долго не хотели верить их взволнованным докладам о затонувшей лодке - ведь неизвестные лица были извлечены из воды без документов. Мало ли что могли насочинять?! В конце концов, командир корабля связался со своим начальством. Начальство запросило командование Камчатской флотилии: тонули ли у вас подводные лодки в заливе? Стали выяснять... А время шло.

Прошло мучительно долгих шесть часов после выхода мичманов, прежде чем подводники услышали над головой шум винтов спасательного судна.

"Только в полдень мы поняли, что нас ищут, - рассказывал Суворов. Единственное в базе аварийно-спасательное судно находилось в межпоходовом ремонте. В общем, закон подлости срабатывал во всей своей полноте.

Все-таки они вышли, но дальше началась классическая бестолковщина. Шланги для подачи воздуха оказались гнилыми, то и дело лопались. Водолазы не знали системы подключения и врубили такое давление, что от их помощи пришлось защищаться, как от ещё одного бедствия. Единственное, что они смогли сделать, это обозначить наше место и установить звукоподводную связь. Правда, она была односторонней: нас запрашивали голосом через гидрофон, а мы отвечали ударами кувалды по корпусу: лодка была обесточена.

Мы сообщили, что будем выходить через торпедный аппарат. Я велел проверить индивидуальные дыхательные аппараты, и тут выяснилось, что выходить в них нельзя: из ста комплектов только десять содержали в баллончиках кислород! Некоторые маски были рваные... Сказывалось то, что лодка после пятимесячного похода не прошла положенного ремонта и переоснащения.

Попросили водолазов передать нам баллончики через торпедный аппарат. Через какое-то время они это сделали.

Только под вечер я начал выпуск людей. Всплывали по три человека ровно столько умещалось в трубе аппарата. Из кормовой - отрезанной от нас части корабля подводники выходили через

аварийно-спасательный люк десятого отсека. Там у них вскоре случилась беда: молодой матрос за два метра до поверхности запутался ногой в буйрепе - тросе, по которому выходили моряки из кормы. Парень погиб от переохлаждения. Он был из штатного экипажа. Мои люди вышли все. Сказались былые - фактические - тренировки. Ведь те же легководолазные тренировки можно было быстро и без хлопот пройти за бутыль "шила" (спирта). Поставили всем в журнале зачет - и свободны, как танки. Я же своих гонял через башню. Они всплывали у меня как миленькие. И вот пригодилось..."

Суворов в точности выполнял завет своего великого однофамильца: тяжело в ученье, легко в бою. Для всех ста двух подводников, сумевших преодолеть огонь, стальные трубы и воды сорокапятиметровой толщи, это испытание было самым настоящим боем.

Так уж у нас повелось: была бы авария, а герои найдутся. Кроме мичмана Лящука, героем надо назвать и мичмана Баева. Баеву выпало покидать кормовой отсек последним. Проще всего было затопить отсек и выходить через шлюзовую трубу аварийного люка. Но тогда подъем лодки с грунта значительно бы затруднился. И Главнокомандующий Военно-Морским Флотом СССР Адмирал Флота Советского Союза Сергей Георгиевич Горшков, прилетевший из Москвы в район бедствия, попросил мичмана Баева так, как только он умел просить:

- Сынок, если сможешь выйти, не затапливая отсек, - выходи. В награду получишь машину.

Сложность задачи можно представить по такой аналогии: человек балансирует на карнизе сорокового этажа небоскреба, пытается влезть в окно, но его просят не разбивать стекло, а изловчиться и дотянуться до шпингалета, чтобы открыть его с минимальными издержками. Как это удалось сделать Баеву - рассказ особый. На нижнем люке аварийного тубуса не было защелки. Суворов посоветовал по телефону снять защелку с переборочной двери. Мичман снял и прикрутил её к крышке нижнего люка, потом изо всех сил тянул эту стокилограммовую крышку на себя, чтобы загерметизироваться в тубусе. Сравнял давление с забортным и благополучно вышел, не затопив отсека. Главком обнял его на палубе спасателя.

Обещанную автомашину Баев так и не получил, как не получил даже самой скромненькой медали. "Аварийщиков" в те годы награждать не любили...

Но вернемся на затопленную К-429.

По старой морской традиции, последним покидает корабль командир. Это правило распространяется и на подводников.

Когда в носовом отсеке обезлюдевшей К-429 осталось двое, возник спор: кто должен выходить последним - капитан 1-го ранга Суворов или старший на борту капитан 1-го ранга Гусев? Это было и делом чести, и фактом будущего разбирательства. Да и Суворов чувствовал куда как ясно: в вину ему будет поставлено все, за что только можно уцепиться. За двадцать лет службы он хорошо постиг нравы своего начальства... Главком приказал последним выходить Гусеву.

"Когда я вылез из трубы и оглянулся, - рассказывает Николай Михайлович, - увидел освещенную подводными светильниками рубку атомохода. Это было фантастическое, какое-то инопланетное зрелище. Оно и сейчас стоит перед глазами... Честно говоря, даже не хотелось возвращаться в наш замороченный, злой мир.

Домой меня, разумеется, не отпустили. На плавбазе вовсю работали следственные комиссии: от прокуратуры Тихоокеанского флота, от особого отдела, от Главной военной прокуратуры. Меня передавали из рук в руки. Больше всех вокруг меня суетились мои бывшие начальники: "Михалыч, не говори им про это, не рассказывай про то... А уж мы тебя выручим!" Я поверил. К тому же сработало чувство, как это называют политработники, "ложного морского братства". И потом, у меня не было никакого чувства вины. Ведь вся ответственность за авантюрный выход в море лежала на тех, кто мне приказал это сделать. Но все они ухитрились оказаться вне сферы внимания следственных органов. Как будто это я планировал тот выход... Поначалу все было хорошо. Через неделю меня отпустили повидаться на часок с женой. Уж она, пока мы лежали на грунте, чего только не пережила... Потом через два месяца лодку подняли. Водолазы закрыли наружные захлопки, продули цистерны, она сама и всплыла. Я же ставил её в док. Надо было извлекать трупы из четвертого отсека. Корабельный врач идти туда убоялся. Пришлось мне лезть самому, опознавать, раскладывать бирки с номерами. Врагу не пожелаю такого... Смерть застала подводников на боевых постах. Каждый выполнял свой долг до конца... Местоположение тел свидетельствовало о том, что мы погружались по боевой тревоге, хотя некоторые следователи брали этот факт под сомнение.

Я облазил корабль сверху донизу, пытаясь найти причину аварии. Нашел. Для этого, правда, понадобилось поднять ремонтные ведомости, которые были составлены инженер-механиком перед постановкой К-429 в судоремонтный завод. Выяснилось, что виной аварийного затопления четвертого отсека была неисправность блока логики в системе дистанционного

управления клапанами вентиляции. На самом простом примере это можно пояснить так: вы открываете кран на кухне, а в это время срабатывает душ в ванной. Или включаете телевизор, а у вас вдруг начинает греться электроплита. У приборов ведь тоже крыша иногда едет. Так вот для штатного механика К-429 такой дефект новостью не был. Он на боевой службе во время погружения ставил в четвертый отсек матроса-наблюдателя, который не давал сработать "зацикленной" команде. Однако моего механика об этом не предупредили. Более того, его рукой блок логики из ремонтной ведомости был вычеркнут. Почему? Отладить его могли только специалисты из Киева. Но лететь на Камчатку в разгар сезона отпусков им не хотелось. И чтобы закрыть невыгодную заводу позицию, штатный механик и вычеркнул злополучный блок, объяснив, что лодочный мичман-умелец "подогнул рычажок" и прибор заработал как надо. Этот "рычажок" и стоил жизни четырнадцати подводникам".

Орденоносный зек

Спустя три месяца после аварии в Авачинском заливе пришел приказ министра обороны: командира К-429 отдать под суд. Подобные приказы во времена Андропова были равносильны приговору. Снова началось следствие. Велось оно весьма целенаправленно: прежние следственные тома расшивались и сшивались заново, но уже без "неугодных" документов, которые вдруг "терялись". Допросы матросов и мичманов велись в таком тоне и с таким нажимом, что прокурор флота трижды был вынужден одергивать ретивого следователя.

Суд вынес приговор: десять лет исправительных работ в спецпоселении. При этом - уникальный казус в советском праве! - капитан 1-го ранга Суворов не был лишен ни своего офицерского звания, ни ордена с медалями. Так и поехал орденоносный зек в столыпинском вагоне через всю Россию: с берегов Тихого океана под Новгород, в Старую Руссу.

Николай Суворов: "Если бы я знал, что меня будут судить, я не стал бы покидать лодку..."

Спецпоезд тащился к месту назначения почти два месяца.

Тем временем Зина, жена, обивала пороги больших чиновных домов в Москве и Ленинграде: перебегала из приемной в приемную. Дошла до главного военного прокурора. Тот честно вник в суть морской трагедии, но с горечью признался, что это дело находится под контролем неподвластных ему государственных лиц.

"Я рассказал то, что они не могли знать"

Николай Михайлович умер в 1999 году. Под обращением в суд о посмертной реабилитации капитана 1-го ранга Суворова

подписались двенадцать адмиралов... Вдова командира Зинаида Николаевна Суворова, несмотря на угрозы со стороны тех, кто отправил подводную лодку в гибельный поход, ведет борьбу за восстановление доброго имени своего мужа. Десятки его бывших сослуживцев написали в Санкт-Петербургский городской суд свои пояснительные записки, свои свидетельства: Суворов не виноват. Из Владивостока прислал обстоятельнейшее письма Герой Советского Союза капитан 1-го ранга в отставке Алексей Гусев, тот самый, что был старшим на борту К-429. К сожалению, его исповедь оказалась предсмертной. Через несколько месяцев после этого письма он престранным образом погиб на рыбалке в Амурском заливе. Вот что успел он сообщить:

"...Я впервые за 17 лет после катастрофы написал правду о правде. Пусть кому-то будет горько и не по душе, но у Правды нет названия (Московская или Новосибирская), и она неотвратима.

...Июнь 1983 года. Экипаж Н. Суворова готовится к убытию в очередной отпуск после длительного и сложного похода. Многим выданы отпускные билеты, проездные документы...

Я, в должности начальника штаба дивизии, находился в госпитале с воспалением легких и был отозван оттуда для исполнения своих прямых обязанностей, по причине убытия командира дивизии и штаба во Владивосток.

В этот же период командир соседней дивизии ПЛ контр-адмирал Гордеев готовился убыть в свой очередной отпуск, но у него оказалась задолженность по боевой подготовке. Он не выполнил обязательную для себя торпедную атаку по ПЛ в дуэльной ситуации. Для этого нужна была мнимая ПЛ противника. Штаб флотилии назначил и включил в план боевой подготовки АПЛ К-429.

На момент включения К-429 в план боевой подготовки лодка находилась под командованием кап. 2 ранга Белоцерковского, проходя доковый ремонт, а сам экипаж потерял линейность и выйти в море не мог. Командир дивизии принял решение передать ПЛ экипажу Н. Суворова и придержать им отпуск. Н. Суворов выразил свое несогласие с решением командира дивизии, так как ПЛ к выходу в море в данный момент была не готова, но тот ему коротко сказал: "Сделай дело и гуляй смело".

Следующий разговор на повышенных тонах состоялся между мной и командиром дивизии. Мне было сказано:

- Я ухожу во Владивосток, и если тебе удастся убедить командование флотилии отменить выход в море К-429, то это будет правильно, но лично мне это не удалось.

За двое суток до выхода в штабе флотилии в присутствии офицеров штаба объединения состоялось утверждение плана

боевой подготовки. Я заявил о своем несогласии с выходом в море К-429 с экипажем Н.Суворова. Однако вечером того же дня узнал, что план подписан, т.е. утвержден начальником штаба флотилии, и К-429 в плане.

Я прибыл к начальнику штаба и попробовал его убедить отменить свое решение, но получил ответ: "Ты что же, Герой, струсил?" После этого я прибыл в штаб дивизии, написал официальный рапорт на имя начальника штаба флотилии, который закрыл в сейф в своем кабинете. Этот рапорт мог быть одним из оправдательных документов для меня и Н.Суворова на случай возможной беды.

После моего выхода из затонувшей ПЛ и трехсуточной оксигенобаротерапии в барокамере спасательного судна я был доставлен в дивизию. Первым делом я ворвался в свой кабинет и обнаружил свой взломанный сейф и отсутствие всякого содержимого в нем. Я понял, что пропала единственная надежда на возможность что-то объяснить - мой рапорт.

Итак, за сутки до выхода в море экипаж Вашего мужа (Н. Суворова. Н.Ч.) начал прием подводной лодки К-429 от экипажа кап. 2 ранга Белоцерковского. Передача ПЛ проводилась в полном соответствии с действующей на тот момент инструкцией о передаче лодки в так называемом "горячем" состоянии. Это означало, что передача производится с введенной на мощность ядерной установкой. Инструкция была утверждена главкомом ВМФ, а после катастрофы с ПЛ К-429 уничтожена на всех флотах СССР.

На тот день существовала другая инструкция по передаче АПЛ в течение семи суток. Думаю, она действует и сейчас. Так вот, при передаче АПЛ в "горячем" состоянии в течении одних суток Н.Суворов имел право взять на борт для выхода в море до 50% личного состава кап. 2 ранга Белоцерковского, что он и сделал.

Подводная лодка имела серьезную неисправность - негерметичность захлопок с двух бортов системы вентиляции четвертого отсека. Диаметр каждой захлопки 40 см. Об этой неисправности ни командиру, ни мне никто не доложил... Впоследствии именно через эти захлопки и был мгновенно затоплен 4-й отсек и погибли 14 подводников".

А тогда, перед выходом, матросы штатного экипажа К-429, передавая лодку экипажу резервному, "рекомендовали при погружении приоткрывать на мгновенье захлопки и быстро их закрывать, и в дальнейшем течи воды не будет. Вот почему при приготовлении ПЛ к бою и походу эти захлопки в 4-м отсеке не поставили на стопора и замки, хотя перевели систему вентиляции

по замкнутому циклу. Они приоткрыли захлопки, а быстро закрыть не удалось... Аварийного сигнала из отсека не дали, так как надеялись захлопки закрыть. Закрыть не удалось - напор воды оказался сильнее давления гидравлики в магистрали.

После подъема лодки на поверхность, я и четверо со мной вошли в 4-й отсек для выноса погибших. Так вот, двое из них находились у захлопок, пальцы их рук были намертво сцеплены с манипуляторами, а сами захлопки открыты полностью...

...Если бы Суворов или я знали об этой серьезной неисправности, то ПЛ от пирса не отошла бы (даже под угрозой расстрела). ПЛ имела ещё ряд неисправностей, которые были обнаружены, но уже поздно (на дне).

Подводной лодке нужен был не выход в море, а всесторонняя проверка технических средств после дока и контрольный выход в море. Но этого нам сделать не дали. Вот почему мы с Н. Суворовым как могли сопротивлялись неверному (это мягко говоря) решению".

Таким образом, авария К-429 произошла не на командирском уровне, а на матросском. Одни матросы проинструктировали других, как надо действовать при погружении с учетом существовавших неисправностей. Уже по одному этому факту Суворова нельзя винить в аварийном погружении. Не только чужая душа, но и чужой корабль - потемки.

"Продолжаю рассказ. Подводная лодка следовала в район боевой подготовки К-021 с глубинами до 2000 метров. Перед районом БП мы должны были войти в бухту Саранная с глубиной 40 м и отдифферентовать ПЛ. В соответствии с действующей на тот момент инструкцией, мы с Николаем находились на мостике до выхода за пределы террвод (12 миль), а значит, до б. Саранная в нашем случае.

На траверзе б. Саранной слева по борту проходил торпедолов, с борта которого руководитель стрельбы предложил следовать мимо бухты сразу в район К-021. Н. Суворов отказался от рискованного предложения, как будто почувствовал недоброе (все же есть разница - 2000 м или 40). В центральном посту действиями л/с руководили старпом и командир БЧ-5.

Торпедолов и другая лодка с руководителем стрельбы перешли в район К-021, где должны были ждать нас, но не дождались...

К-429 взяла курс в точку дифферентовки. Командир дал команду: "Приготовиться к погружению". Получив доклад командира БЧ-5 капитана 2 ранга Лиховозова о готовности ПЛ к погружению, мы задраили верхний рубочный люк и спустились в центральный пост. Командир начал отдавать необходимые

команды на погружение под перископ.

Сразу хочу сказать, что АПЛ проекта 670 (т.е. К-429) утопить трудно. Ее даже под перископ "загнать" не легко. Чтобы её утопить, надо постараться, и в 4-м отсеке постарались. Пусть простит меня Бог за резкие слова в отношении погибших.

Кроме того, кингстон глубиномера оказался закрытым. Глубиномер продолжал показывать глубину - ноль. Кингстон должен быть открыт в базе при приготовлении ПЛ к выходу в море.

И вот принят полностью балласт в цистерны, командир набирает ход для заглубления ПЛ (глубиномер показывает "ноль"). В перископ ничего не видно ночь, туман, а лодка фактически пошла на погружение. В четвертом отсеке выполнили "рекомендованный" прием с захлопками, и в отсек пошла вода...

Воду мы почувствовали, кога она полилась нам на головы сверху - через систему вентиляции. И в тот же момент лодка качнулась с боку на бок (мы поняли, что на дне). Мгновенно сработала аварийная защита реактора. Пропало освещение и все остальное.

Из первого отсека без разрешения дали воздух в ЦГБ, не зная о том, что клапаны вентиляции и кингстоны не успели закрыть. В результате часть воздуха ушла пузырем наверх бесполезно... Все произошло мгновенно, так как глубина места была небольшая - всего 40 метров.

Я и сегодня убежден, что даже суперчеловек в той ситуации вряд ли что-то смог сделать. Я, как старший на борту, сделал запись в вахтенном журнале о том, что командование кораблем принял на себя. В-первых, я это должен был сделать, а во-вторых, я надеялся разделить ответственность за случившееся на двоих.

Не буду врать - я знал, что в Корабельном уставе есть большая статья об обязанностях командира корабля, где он отвечает за все на свете, и нет обязанностей старшего на борту, но я надеялся на благородство тех, от кого будет зависеть наша с ним судьба.

А в тот момент, оценив ситуацию, пришли единодушно к выводу: всплыть с грунта (песок, ил, недостаток ВВД) не удастся. Осталось эту возможность исключить и подумать о людях.

Последовали один за другим взрывы аккумуляторных батарей в первом отсеке, а затем в третьем (центральный пост). Обстановка ухудшалась, и быстро. Надо было видеть глаза людей, которые смотрели на нас с Николаем в них были и надежда, и испуг от случившегося, и жажда во что бы то ни стало выжить.

Наутро, когда по нашим расчетам рассеялся туман, мы отправили на поверхность двух добровольцев с полными данными о точном месте лодки и её состоянии. Их подобрали надводные корабли и прибыли в наш район.

Мы с Николаем Михайловичем перебрали в памяти все случаи из мировой практики спасения подводников. Получалось так, что никогда не удавалось спасти весь экипаж из затонувшей подводной лодки. Мы решили пойти на самый надежный, но и предельно рисковый шаг - метод свободного всплытия через торпедные аппараты. Наверху думали, решали, а мы начали действовать. За каждого выходящего переживали, как за собственного сына.

Зинаида Васильевна, нам это удалось сделать (без всякого хвастовства, но мы знали - впервые в мире весь экипаж спасен). Думаю, что это было моментом истины в нашей с Николаем жизни".

"Выйти наверх и рассказать правду!"

В своем письме Гусев сообщает ещё об одном эпизоде, который подтверждает заявление, сделанное в начале этого очерка: Николай Суворов не только спас весь экипаж от провала на запредельную глубину в полигоне, но обитателей седьмого (кормового) отсека спас дважды. Спас толковым советом по телефону аварийной связи.

"...В седьмом отсеке (кормовом) собрался личный состав шестого и седьмого отсеков. Среди них был мичман Баев. До прихода на флот он работал водолазом на реке. Его мы и назначили старшим по выходу людей через шахту кормового люка.

Баев создал воздушную подушку (4кг/см), но когда начали открывать нижний люк шахты, то сломали кремальерную ручку. Люди оказались в стальной ловушке, и Баев это понял первым. Надо было что-то решать, так как все они были включены в аппараты и азотно-гелиевая смесь в аппаратах на исходе.

В этой ситуации Ваш муж предложил снять ручку с переборочной двери между шестым и седьмым отсеками и поставить её на место сломанной. Это грозило многими неприятностями, да и мы не были уверены, подойдет ли она. Все же такую команду Баеву дали. Ждали долго, но с надеждой. И вдруг крик Баева в трубку аварийного телефона: "Ура, подошла!

Начинаем выход". И они вышли все, без потерь.

Зинаида Васильевна, Ваш муж вышел из лодки раньше меня по моему приказанию. Столь деликатный вопрос, который надо было решить, не покидал нас с момента катастрофы. Последним должен был выходить я, так как с момента принятия командования кораблем автоматически перешел из разряда начальника штаба дивизии в разряд командира ПЛ. Он тоже это понимал, но отчаянно сопротивлялся. Спор был длительным, но я сумел его убедить и в присутствии Б. Лиховозова и замполита В.Пузика отдал ему приказ: "Выйти наверх и рассказать правду!"

Перед выходом на поверхность я передал ему ключ от моего сейфа на берегу, в котором хранился мой рапорт о неготовности лодки и экипажа к выходу в море. Но ключ, как Вы поняли, не потребовался, сейф был взломан.

Все остальное, что происходило в лодке, пусть расскажут те, кто будет присутствовать на пересмотре этого дела в качестве свидетелей - участников той страшной катастрофы. Я рассказал то, что они не могли знать.

Я уверен, что... доброе имя Николая Михайловича будет восстановлено. Уверен, что за сделанное тогда им он достоин высокой награды, пусть даже посмертно.

А. Гусев. 30.10.2000 г. Владивосток".

Увы, пока суд да дело...

Глава десятая "Мы подняли её за сорок суток!"

Атомная подводная лодка К-429 затонула во время дифферентовки в бухте Саранная (Камчатка) на глубине 41 метр.

Впервые в мире предстояло поднять с грунта атомную лодку, да ещё с ядерным оружием на борту. Эта воистину историческая задача выпала контр-адмиралу Юрию Сенатскому и капитану 1-го ранга Леониду Мелодинскому. Все помнили их успешный подъем С-80.

- Обстановка внутри корпуса лодки была сложная... - рассказывает Леонид Иванович Мелодинский. - Самый большой отсек был затоплен полностью, третий и пятый - частично. Мы решили продуть их по мере возможности воздухом высокого давления и поднимать лодку за штатные штоковые устройства с помощью стальных 200-тонных понтонов... Я предлагал приподнять лодку за винты и подсунуть проводники под корпус. Но комфлотом адмирал Сидоров был против. Начали промывать грунт под корпусом. Два водолаза с гидромониторами почти неделю шли навстречу друг другу. Но там галька. Потом уже в доке удивлялись - почему лодка так тяжела? Выяснилось, что при промывке в цистерны главного балласта набилась галька, утяжелив лодку на несколько сотен тонн.

Все-таки пока шла промывка грунта под килем, я застропил лодку за винты и приподнял. Водолазы потом радовались: что там проводник подсунет, мы и сами пролезем..."

Случилось то, чего все боялись: при первой же попытке продуть понтоны, огромные стальные цилиндры вылетели на поверхность, едва не покалечив находившихся в шлюпках матросов.

"Как всегда бывает там, где много начальства (а в группе главкома ВМФ, контролировавшей подъем, было около десяти адмиралов, не считая местного командования), настоящего порядка нет. Кто-то прошел по палубе, увидел, что все шланги лежат отдельно друг от друга, приказал собрать их все вместе. На бирки никто не обратил внимание, шланги связали в огромный (более 30 линий) пучок, после чего было отдано приказание начать с рассветом продувку. Специалистов АСС не поставили в известность... И все-таки мы её подняли! Все работы по подъему АПЛ с момента аварии заняли менее 40 суток".

То был рекорд, не известный ни тогда, ни ныне в мировой практике. За эти сорок ударных дней и бессонных ночей было выполнено более 1600 водолазных спусков, водолазы в общей сложности отработали под водой около 4000 часов. Капитана 1-го ранга Мелодинского в канадке, пилотке и измасленной робе порой принимали за мичмана. Он дневал и ночевал на объекте.

Весьма повышало работоспособность напутствие главкома техническому руководителю операции Юрию Сенатскому: "Учти, что в ЦК я уже доложил, что лодку поднимем. Не поднимем - меня снимут. Но прежде чем снимут меня, я успею посадить в тюрьму тебя. И Сидорова тоже. Желаю успеха!"

Мелодинский: "К-429 поднимали классическим способом - сначала загерметизировали прочный корпус, продули то, что можно было продуть. Дефицит плавучести восполнили двумя парами стальных понтонов. Кстати, на этой операции я выиграл у Сенатского бутылку коньяка. Каким образом? Предполагалось, что при всплытии К-429, вследствие отрицательной плавучести и смещения центра остойчивости, могла опрокинуться. Я сказал, что этого не случится, если пару понтонов прикрепить к боевой рубке. Были сомнения в расчетах, были споры, но в итоге я коньяк выиграл. В те годы, да ещё на Камчатке, коньяк был величайшей редкостью.

Говорят, японцы очень высоко оценили нашу работу, чего, увы, не сделало наше начальство. В силе оставалась давняя установка: "ВМФ лодку утопил, ВМФ её и поднял, поэтому награждать некого". Лишь командующий Тихоокеанским флотом адмирал В. Сидоров, на глазах которого проходила наша тяжкая

работа, наградил участников операции именными часами".

Мои собеседники - не просто ветераны, а патриархи судоподъемного дела: бывший главный инженер Аварийно-спасательной службы ВМФ СССР контр-адмирал в отставке Юрий Константинович Сенатский и бывший начальник АСС Балтийского флота капитан 1-го ранга запаса Леонид Иванович Мелодинский.

Можно по пальцам пересчитать, сколько затонувших подводных лодок было поднято за минувшие полвека на поверхность. Это - дизельные С-11, С-80, С-178 и атомная К-429... И все их поднимали с непременным участием Юрия Сенатского - 38 лет жизни отдал он нелегкому и опасному делу. Еще будучи инженер-капитан-лейтенантом (1953 г.), принимал участие в подъеме в Рижском заливе с глубины 20 метров погибшую в годы войны С-11. На его счету свыше полусотни поднятых судов и кораблей. Из них более сорока в портах Бангладеш, где Сенатский был заместителем командира ЭОН-12 по судоподъему.

Капитан 1-го ранга Мелодинский Леонид Иванович активно участвовал в поиске архива СС, затопленного в глубоководном озере Аримайчу под литовским городом Радвилишкис. Поднимал со дна моря упавшие самолеты, вертолеты, ракеты и даже золото, которое вез затопленный в годы войны после боевых повреждений британский крейсер "Эдинбург".

За неделю до подъема мы сидели с Юрием Константиновичем Сенатским в его домашнем кабинете, старый моряк внимательно разглядывал схему подъема "Курска".

"Что меня настораживает в этом проекте... Во-первых, "Курск" нельзя поднимать под самое днище - ведь если, не дай бог, произойдет обрыв тросов, крейсер ударится о грунт как минимум с высоты 100 метров. Мы, например, транспортировали поднятую на стропы С-80 на расстоянии 5-10 метров от дна.

Во-вторых, "Курск" поднимают вопреки всем судоподъемным канонам разгерметизировав прочный корпус большими вырезами. Возможно, такой способ подъема, который осуществляет сейчас компания "Мамут", и станет новым словом в технике судоподъема - как-никак на дворе XXI век и третье тысячелетие.

Вероятность успеха операции "Курска"? Пятьдесят на пятьдесят. Самая уязвимая часть проекта - тросовая система. Лопнет, не дай бог, один трос, а дальше - эффект "домино" - начнут рваться и соседние, на которые сразу же придется запредельная нагрузка. У нас в 1983 году при подъеме атомной подводной лодки К-429 лопнул даже не трос, а стальной шток, приваренный к корпусу атомохода. Пришлось все начинать заново...

Мы выдвигали альтернативный проект: "опрокинутый док". Это понтон-катамаран с вырезом для лодочной рубки. Он опускается прямо на затонувшую лодку и подхватывает её снизу на две выдвижные - друг другу навстречу - гидравлические "гребенки". Не захватывает, а именно подхватывает. Потом понтоны продувают и они всплывают вместе с подхваченной субмариной.

Такой способ подъема не требует никаких вырезов в прочном корпусе "Курска". Поднятую таким образом лодку удобнее вводить в док. Экспедиция в большей степени была бы независимой от волнения моря, так как хорошая погода требовалась бы только в день подъема. Наконец, что тоже немаловажно, проект, разработанный инженерами бывшей "корабелки", ныне Морского технического университета (руководитель группы Леонид Васильев), потребовал бы гораздо меньше денежных средств, чем нынешний. И потом, реализация его оснастила бы российских спасателей мощным судоподъемным средством, тогда как по нынешнему контракту баржу "Гигант" голландцы забирают себе.

И последнее, что мне хотелось бы заметить, - с самого начала задача была поставлена некорректно: извлечь тела, вместо того чтобы поднимать первый отсек. Никто не посмел возразить Президенту, что нельзя резать прочный корпус, если речь потом пойдет о подъеме всего корабля. Теперь задача судоподъема атомарины усложнилась раз в десять".

Когда "Курск" подняли, и все треволнения остались позади, мы с Юрием Константиновичем выпили по чарке - за успех, за то, что небываемое бывает.

Часть вторая СЕКРЕТНЫЕ ОПЕРАЦИИ ПОТАЕННОГО ФЛОТА

Глава первая "Мы атаковали "Америку" скрытно!"

Эта атомарина могла стать "Летучим голландцем" Арктики. О её судьбе моряки толковали бы до сих пор на своих пирушках, рассуждая о превратностях подводницкой жизни, а к длинному мартирологу Холодной войны прибавилась бы ещё одна сотня русских, украинских, грузинских, белорусских фамилий, если бы... Если бы торпедная атомная подводная лодка, именуемая официально "подводный крейсер" К-524, а по классификации НАТО "атакующая лодка типа "Виктор-3", наскочила на айсберг или застряла в той немыслимой для подводного корабля узкости между льдом и грунтом, куда её повел капитан 1-го ранга В. Протопопов. Но К-524 не наткнулась, не застряла, не провалилась за предельную глубину, не загорелась - благополучно вернулась из того сверхрискового похода и потому была обречена на серую

безвестность, на гриф "совершенно секретно, а люди - на подписку о неразглашении, несмотря на то что командир был награжден Золотой Звездой Героя, а офицеры - боевыми орденами. Указ о наградах был тоже закрытым. Но лучше безмолвие в прессе и жизнь, чем громкая посмертная молва...

Впрочем, пресса не молчала. Она пыталась рассказать о них хотя бы эзоповым языком.

В 1986 году с командировкой от военного отдела "Правды" я прилетел в столицу атомного флота на Севере - Западную Лицу, чтобы написать о командире К-524 капитане 1-го ранга Протопопове. Это было самое нелепое задание в моей репортерской жизни: рассказать о герое, не раскрывая сути его подвига. Все свелось к общим фразам о подледном плавании, как будто атомные подводные крейсера ходили в высокие широты только для того, чтобы искать там полыньи или проламывать рубками льды. Очерк о Протопопове и его экипаже так и назывался - "Льды вздымающие".

Но шло время. И однажды все тайное стало явным, даже раньше сроков, положенных режимом секретности. Заговорили вся и все... Заговорили и моряки. Рассказал и мой давний герой - куда и зачем ходили весной 1986 года...

...Шла война в Афганистане - горячая, очень горячая война, и шла война в океане - "холодная", очень "холодная война". Война на устрашение, война на сдерживание, война за паритет, за равновесие по ту и эту сторону противостоящих ядерных армад.

Так сложилось исторически, что Российский, а потом Советский, а теперь снова Российский флот получил самые невыгодные географические условия базирования. Выходы из Черного и Балтийского морей как находились, так и находятся под контролем натовских ВМС. Доступ в Тихий океан перекрыт цепями островов - Курильских, Японских, проливы между ними в случае военных действий легко и быстро минируются. Лишь с Камчатки океан открывается сразу, но как удалена Камчатская ВМБ от основных морских театров!

Северный флот. В зону его контроля входили и входят два океана: Ледовитый и Атлантический вместе со Средиземным морем. Но попробуй выйди на океанский простор незаметно, когда путь всем нашим кораблям перекрывался глубокоэшелонированными противолодочными барьерами, начиная от рубежа мыс Нордкап - остров Медвежий и кончая Фареро-Шетландским и Шетландско-Исландским рубежами. Десятки патрульных противолодочных самолетов, стартовав с аэродромов Норвегии, Англии, Исландии, кружили над водами Баренцева, Норвежского и Гренландского морей, выискивая

советские субмарины, пробиравшиеся подводными желобами и каньонами в Атлантику, откуда грозить они могли вовсе не шведу...

Битва за скрытый выход в Атлантику длилась многие годы. Не перечесть все моряцкие уловки и военные хитрости, на которые пускались наши командиры.

Но вот настало время, когда командующий Северным флотом адмирал В. Чернавин поручил капитану 1-го ранга Владимиру Протопопову проложить совершенно новый - в обход всех противолодочных рубежей - путь в Северную Атлантику: вокруг Гренландии, через лабиринты вмерзших во льды полярных архипелагов. Выбор комфлотом пал на атомную подводную лодку К-524 не случайно. Ее экипаж был сплаван и обучен лучше других. Старшим на борту назначили контр-адмирала Анатолия Шевченко. Молодой, энергичный, дерзкий, он прекрасно дополнял осмотрительного и неторопливого Протопопова.

Адмирал флота Владимир Чернавин:

"Я не раз и сам ходил со своей лодкой под лед. Но, кажется, никогда так не волновался, как в 1986 году, провожая атомоход К-524 под командованием капитана 1-го ранга Владимира Протопопова. Нет, я вполне доверял этому бывалому командиру. Однако ему предстояло совершить самый длительный и самый сложный поход под ледяным куполом планеты. Я чуть было не сказал "полет", потому что плавание подо льдом напоминает полет самолета над морем, где, как известно, запасных аэродромов нет. Так и подводная лодка всплыть может, только если найдется для того свой "аквадром" полынья".

Вице-адмирал Анатолий Шевченко:

"Нам была поставлена задача найти неконтролируемый выход в Северную Атлантику, и мы нашли геройскую дырку, которою никто не ходил. Но прежде чем сунуться в нее, я сходил в Лабрадорское море на гидрографическом судне "Колгуев" посмотреть условия выхода из-подо льда. Глянул на экран радара мать моя бабушка! - все в засветках: айсбергов как пшена на лопате! А у "Колгуева" борт в три миллиметра стали и оба локатора скисли по закону подлости... Конечно же, "Колгуев" сразу же привлек к себе внимание. Прилетел канадский патрульный самолет "Аврора". Мы сделали вид, что работаем с подводной лодкой: выбросили на тросе спортивную гирю за борт и стали швырять в воду сигнальные гранаты. "Аврора" тут же начала сбрасывать радиобуи-слухачи. Разрядили самолет полностью. А мы насобирали буев и ушли, взяв полную гидрометеообстановку в районе. Честно скажу, не обрадовала она нас...

Лед и корабль... Их столкновение - всегда поединок, порой с трагическим исходом. Ушел на четырехкилометровую глубину "Титаник", распоров днище о ледяной клык айсберга. После героического единоборства погрузился в пучину "Челюскин", раздавленный льдами... Это только самые знаменитые жертвы ледовых баталий. А сколько безвестных?

Среди отважного племени мореходов здесь, в Арктике, сложилась порода особого склада - ледовые капитаны. Это те, кто со времен "Ермака", "Вайгача" и "Таймыра" водили свои суда сквозь ледяные поля, не столько плывя, сколько раздвигая и круша застывшую воду. Почетную когорту северопроходцев пополнили "подледные командиры". Они уходили под воду, а затем ещё и под лед. Это значило, что степень привычного риска удваивалась вместе с мерой ответственности. И разве не скажешь о них, подводниках Арктики, что все они дважды моряки, вдвойне мужественные, вдвойне отважные?!"

Арктическое плавание опасно само по себе. Плавание с ядерным оружием на борту в глубинах океана утраивает риск. С уходом под лед экипажи атомарин испытывают свой рок четырежды: ведь в аварийной ситуации враз не всплывешь, надо искать полынью или пробивать мощный панцирь специальными противоледными торпедами.

Капитан 1-го ранга Владимир Протопопов:

"Мы выходили в обстановке полной секретности: куда и зачем - узнали только в море, вскрыв спецпакет.

Впервые в мире прошли проливы Земли Франца-Иосифа под водой и подо льдом. Потом взяли курс на Гренландию. Обошли подо льдом передовую зону противолодочных сил НАТО и двинулись в узкий и неглубокий проливчик, перекрытый мощным паковым льдом. Точных промеров карта не сообщала - здесь никто никогда не ходил. Шли, как говорят штурмана в таких случаях, по газете, а не по карте. Просвет между грунтом и нижней кромкой льда все время сужался... Иногда казалось, что лодка влезет в эти тиски, как клин, и мы не сможем даже развернуться".

Пути назад у К-524 не было: только вперед, что бы там ни ожидало.

Но даже когда они "пролезли на брюхе" в щель между материком и ледниками Гренландии, даже когда над рубкой заходили волны моря Баффина, и тогда легче не стало: одна смертельная опасность сменилась другой айсберги!

Глыбы сползшего с гренландских глетчеров льда имели осадку в полкилометра. Не поднырнешь.

"Безопасных глубин для нас в море Баффина из-за айсбергов

не было. Мы определяли их, работая гидролокаторами в режиме миноискания. И расходились с ними под водой по докладам акустиков. Помните фильм "Тайна двух океанов"?"

Я помнил этот фильм с детства. Но подводному кораблю, придуманному писателем-фантастом ещё в тридцатые годы, было легче - он мог прожигать льды тепловым лучом. Атомарина Протопопова прощупывала себе путь только ультразвуковыми посылками.

"Несколько раз мы все же всплывали. Я увидел, как айсберги парят. Над ними стоят облачка конденсата. Это очень красиво. Но этим зрелищем лучше любоваться с берега...

В конце концов мы вошли в Атлантику, и наградой нам была весьма престижная цель - мимо нас проследовал в базу ударный атомный авианосец "Америка". Мы атаковали его скрытно; разумеется, условно. Незамеченными же вернулись и домой".

Капитан 1-го ранга запаса Владимир Протопопов - человек негромкий и скромный до застенчивости. Современный вариант толстовского капитана Тушина из "Войны и мира". И в давках московского метро бывшего подледного аса толкают и пихают точно так же, как и всех прочих смертных. Даром, что Герой расколотого, как айсберг, Советского Союза.

Глава вторая НЕ ИСКУШАЙ СУДЬБУ СОМНЕНЬЕМ

Советский подводный атомный крейсер-ракетоносец К-279 мог кануть в бездну 13 сентября 1983 года. Господь миловал, и экипаж не спасовал.

Об этом корабле судачили бы до скончания века как о советском подводном "Титанике" или как об ещё одной мрачной загадке океана: шутка ли - бесследно исчезла огромная атомная подводная лодка с шестнадцатью баллистическими ракетами на борту, а главное, со ста тридцатью живыми душами в отсеках? И имя командира капитана 1-го ранга Виктора Журавлева, как и имена всех его соплавателей, окутал бы мистический флер вечных молчальников. И рождались бы мифы и легенды об их безвестном исчезновении в пучине Северной Атлантики... По счастью, они остались живы и теперь - по истечении всех сроков секретности - сами могут рассказать о том, что с ними стряслось. И, смею заметить, это впечатляет не меньше иной крутой фантазии.

Итак, 13 (!) сентября 1983 года тяжелый атомный подводный крейсер стратегического назначения К-279 раздвигал могучим лбом океанские воды, спрессованные в 250-метровую толщу. Большая глубина обжимает не только сталь прочного корпуса, но и весьма напрягает душу. Вроде бы все нормально в отсеках, реакторы работают в заданном режиме, турбины выдают

положенные обороты, гребные винты исправно вспарывают и отбрасывают тугими струями стылую воду, но ухо сторожко ловит каждый "нештатный" звук: не вырвало ли где сальник, не лопнул ли где трубопровод забортной арматуры? Да мало ли что может случиться на такой глубине? Тут любая поломка может стоить жизни всему экипажу. Как назло, ещё и мысли черные лезут про злосчастную американскую атомарину "Трешер", которая примерно в этом же районе и на такой же глубине вдруг канула в двухкилометровую впадину Уилкинса и лежит там вот уже двадцатый год. А все потому, что лопнул плохо сваренный трубопровод и подводная лодка была в мгновение ока затоплена и смята чудовищным давлением пучины. Никто из 129 человек на борту и ахнуть не успел - гидравлический удар вмял сферические переборки одна в другую, как стопку алюминиевых мисок... Все эти леденящие кровь подробности услужливая не к месту память выдает при первом же взгляде на глубиномер.

Конечно же, можно было бы идти и на ста метрах, и на пятидесяти, откуда шансов спастись и всплыть куда больше, но дело в том, что на таких глубинах резко возрастал риск наткнуться на айсберг. А в этой части Атлантики их было, по выражению штурмана, как пшена на лопате.

- Но ведь вы же могли включить гидролокатор в режиме миноискания? заметил я тогдашнему дублеру командира К-279 капитану 1-го ранга Владимиру Фурсову. - И вся подводная остановка открылась бы как на ладони...

- В том-то и штука, что мы должны были соблюдать полную скрытность. А звуковые импульсы гидролокатора легко засекаются противолодочными кораблями. Шла Холодная война, и мы должны были крейсировать как можно ближе к берегам Америки. То были "адекватные меры", которые Брежнев принял в ответ на размещение американских "першингов" в Европе. Мы, таким образом, тоже сокращали подлетное время своих ракет.

- То есть вы шли совершенно вслепую? Как если бы автомобиль пробирался сквозь ночной лес, опасаясь включать не только фары, но и подфарники?

- Точно так. Шли, можно сказать, на слух... Дело в том, что небольшие айсберги наши акустики слышали в обычном режиме шумопеленгования. Океанские волны заплескивали на глыбы льда, вода стекала с них ручьями, и по этому журчанию при достаточной изощренности слуха можно было взять пеленг на опасного соседа. Большие же - столовые - айсберги оставались неслышимыми. О них-то и зашел разговор в кают-компании во время ужина. Кто-то вычитал в Наставлении по плаванию в Арктике, что осадка плавучих ледяных гор может достигать

пятисот метров. Разгорелись споры. Автора наставления подняли на смех. Мы считали, что глубина 250 метров вполне безопасна для того, чтобы разминуться с айсбергами по вертикали. Потом кто-то вспомнил, что в этих местах погиб легендарный "Титаник"... В общем, ужин закончился обычной флотской травлей, и я отправился в жилой отсек в свою каюту. Сел на диванчик, взял в руки книгу... До сих пор помню, что это была парусная эпопея супругов Папазовых. Где-то играла гитара, и кто-то пел:

Океан за винтом лодки скомкан,
Глубины беспросветный покров.
Третий месяц идет "автономка"
Под плитою арктических льдов...

И вдруг книга вылетает у меня из рук, а вслед за ней выскакивает из своего гнезда графин с водой, и все вещи, и я с ними, - летим вперед. Удар! Палуба уходит из-под ног резко вниз, лодка круто дифферентуется на нос... И яростное шипенье врывающейся, как мне показалось, воды... "Вот так они и погибают!.." - первое, что промелькнуло в голове. Со всех ног бросился в центральный пост...

Командирскую вахту нес в центральном посту старпом капитан 2-го ранга Юрий Пастушенко. Мы встретились с ним в Гатчине, где он сейчас живет.

- Все было тихо и мирно, - рассказывает Юрий Иванович, - лодка шла на семи узлах, под килем два километра, над головой - двести семьдесят. Я сидел и писал суточные планы на завтрашний день. Вдруг - сильнейший удар и гул, будто кто по железной бочке саданул. Вылетаю из кресла, лечу вперед, успел схватиться за трос выдвижного устройства. Резкий дифферент на нос, теряем скорость, стрелка глубиномера быстро пошла вниз - на погружение. Глаза у боцмана - он на рулях стоял - круглые, воздух ртом ловит... Вахтенный механик залетел под пульт управления рулями. С трудом подобрался к микрофону межотсечной связи: "Учебная тревога! Осмотреться в отсеках!"

Тут рев пошел, вахтенный механик стал цистерны продувать, и совершенно зря, потому что на такой глубине продувание бесполезно... Короче говоря, поднырнули мы под айсберг и стали всплывать. Я думаю, мы врезались в клык ледяной горы - гигантскую сосульку диаметром метров десять - и скорее всего, обломили его, так как в носовом отсеке и после удара ещё слышали грохот рухнувшей на палубу тяжести. Можно считать, отделались легко: смяли, правда, весь носовой обтекатель со всей гидроакустической начинкой. Главная неприятность - замяли переднюю крышку одного из торпедных аппаратов. Он стал

подтекать, а в нем спецторпеда с ядерным зарядным отделением. Пришлось её вытащить из аппарата прямо в отсек и удалить из него весь личный состав. Осматривали его методом "бродячей вахты". И вовремя это сделали, так как труба аппарата вскоре полностью заполнилась водой. Заднюю крышку мы подкрепили раздвижным упором. Но это скорее для успокоения совести, чем для дела. Ведь забортное давление приходилось теперь не на переднюю крышку, которая работала на прижим, а на заднюю, то есть отжимало её с чудовищной силой внутрь отсека. И надеяться приходилось только на честность неведомого нам рабочего Иванова-Петрова-Сидорова, чьими руками были сработаны зубцы кремальерного запора. Вырвать их на глубине в 250 метров могло в любую минуту... Вот так и плавали ещё почти целый месяц. А что поделаешь? С боевой позиции не уйдешь - Холодная война была в самом разгаре.

Когда вернулись в базу, никто не поверил нам, что мы ходили на такой глубине. "Вы вахтенный журнал переписали!" Чушь! Все было так, как было...

Вместо послесловия

Море, а тем паче океанские глубины, - стихия мистическая. Недаром моряки во все времена и во всех странах отличались неискоренимой верой в приметы и считались самыми суеверными людьми. До сих пор бытует общефлотское убеждение в особой опасности пятницы. Нельзя в этот день начинать походы и погружения. Нельзя бриться перед выходом в море "сбреешь счастье, удачу". Признак дурного тона - употреблять в разговоре слово "последний" - последнее погружение, последний заход, последний галс и т.п. Упаси бог разбить зеркало или засвистеть на корабле - шторм накличешь. Нельзя рвать письма или фотографии. Помимо всего прочего, у каждого подводника есть свои личные предзнаменования удач и несчастий. Один штурман рассказывал мне, что всякий раз перед заступлением на вахту трижды гладил корабельного кота по спине. И очень комплексовал, если кота в штурманской рубке не оказывалось. Другой загадывал на цифры счетчика миль - чет или нечет.

Вот и в приключении К-279 немало загадочных совпадений. Речь даже не о роковой дате - 13 сентября. Это, как говорится, само собой разумеется. Обратим внимание на номер атомарины - К-279. Печально известная подводная лодка "Комсомолец" именовалась в штабных документах К-278. Разница в номерах всего в единицу. Но число 279 кратное трем, а Бог, как известно, троицу любит. Нумерологам тут простор для умозаключений. Любопытно ещё и вот что: айсберг, на который наскочил "Титаник", сполз с того самого гренландского ледника, от

которого откололась и глыба, едва не ставшая роковой для подводного крейсера. Заставляет задуматься, наконец, и то, что субмарина врезалась в ледяную гору неподалеку от того места, где покоится злосчастный лайнер. Но фортуна, Бог, судьба положили не повторять трагедии дважды в одном и том же месте.

Глава третья ТАЙНА ОПЕРАЦИИ "АЙВИ БЕЛЛЗ"

Эта темная история не уступает по своей скандальности акции со шпионским полетом самолета-разведчика, пилотируемого печально известным Пауэрсом. Однако она не получила широкой огласки даже тогда, когда почти все в ней прояснилось и было названо своими именами. Началась "эпоха общечеловеческих ценностей", и, хотя советские спецслужбы приготовили заявление для прессы, оно так и не стало достоянием декларируемой на каждом углу гласности. Из аппарата Горбачева поступило указание - "сейчас не время говорить об этом". Но сегодня это время, похоже, пришло...

Итак, рассказывает бывший сотрудник разведки Тихоокеанского флота контр-адмирал запаса Анатолий Тихонович Штыров:

"В августе 1981 года в системе штабов Камчатской операционной зоны произошло непредвиденное, но в целом заурядное событие: прервалась кабельная связь на линии Петропавловск - Магадан - Центр. Специалисты пришли к выводу: поврежден кабель, а именно его подводная часть в заливе Шелихова (Охотское море - Ред.). Характер неисправности - нарушение изоляции и затекание. Наиболее вероятная причина - повредили рыбаки при постановке на якорь. Рыбаки - народ партизанский, на всякие там нарисованные на картах запретные зоны склонны смотреть через ноздрю.

Запросили Тихоокеанский флот. У флота кабельных судов под рукой не оказалось: одно на ремонте в Сингапуре, второе занято в каком-то районе... И так далее. Камчатская флотилия поднатужилась, снарядила в Пенжинскую губу отряд - гидрографическое судно, буксир и бот. Задача - взять кабель от побережья, поднять и перекантовать через палубу, найти и завулканизировать поврежденное место.

Отряд вышел. В сложных штормовых условиях, укрываясь за мысами, моряки начали тяжелую неблагодарную работу.

Произошло, однако, неожиданное: на одном из участков кабеля обнаружилась непонятная штуковина наподобии кокона. Этот "кокон" охватывал кабель. Впоследствии штуковину назвали "черным ящиком".

Этот неприятный факт на КП флотилии решили не обсуждать и болтовню на сей счет пресечь.

Доложили во Владивосток и Москву. К делу подключились "органы". Получили указание: участок кабеля вырезать, "черный ящик" не отсоединять и ни в коем случае не вскрывать: возможны взрывные самоликвидаторы. Иными словами, в штуковине не ковыряться. Находку доставить в базу...

Со временем это не получившее огласки событие ушло в прошлое и заслонилось новыми, мало ли чего наслаивается в нашей быстро текущей жизни.

Разгадку таинственного события в заливе Шелихова я нашел, когда уже пребывал на пенсии. Листал на досуге книгу Боба Вудворта Пелена: "Секретные войны США 1981-1987" и вычитал в ней: "Наиболее тревожным сообщением в ФБР был совсекретный доклад ВМС, подготовленный в 1982 году относительно операции "Айви Беллз". В нем утверждалось, что в 1981 году Советский Союз обнаружил подслушивающее устройство потому, что об этом сообщил русским какой-то агент. В докладе исключалось совпадение или удача: русские знали, где и что искать".

И далее: "Адмирал Стэнсфилд Тернер (возглавлявший ЦРУ при Картере. Н.Ч.) привел несколько примеров: сейчас ВМС создали сложный аппарат "кокон", который можно помещать над подводным кабелем и оставлять для записи переговоров на недели и месяцы, а затем забирать их.

Каждая операция, особенно если она проводится в советских террводах, подлежит утверждению президентом. Если хоть одна лодка будет захвачена, то последствия будут равны инцидентам с самолетом У-2 и шпионским кораблем "Пуэбло", вместе взятым.

Такие операции являлись гордостью ВМС, которые всегда считались любителями самых дерзких дел.

Как и при других разведывательных операциях, все строилось на ошибках другой стороны. Русские считали, что подводные кабели прослушивать невозможно, и поэтому использовали несложные коды, а иногда обходились и без них. И это приносило большие "взятки" переговоров советских официальных лиц друг с другом..."

"ЦРУ получило данные о том, что в период с 1975 по 1980 год советская разведка приобрела важного агента из числа сотрудников АНБ1. Им оказался Роберт Б. Пелтон, уволенный в отставку в 1979 году.

В ноябре 1985 года Пелтон был арестован. На одном из судебных заседаний адвокат Пелтона упомянул об операции с кодовым названием "Айви Беллз". Судья немедленно прекратил допрос.

Операция "Айви Беллз" начала осуществляться в конце 70-х годов, а в 1981 году была провалена..."

"На восток от советского побережья глубоко на дне Охотского моря АНБ и ВМС США с подводной лодки установили одно из самых современных и сложных подслушивающих устройств, при помощи которого снималась информация с глубоководного советского кабеля, обеспечивающего работу ключевых советских военных и других коммуникационных линий. Аппарат имел специально облегающее кабель устройство, которое позволяло электронными методами проникать внутрь его, без физического контакта с отдельными проводами.

Одним из наиболее сложных аспектов операции "Айви Беллз" было изъятие из устройства пленок с записанной информацией.

Специально оборудованная подводная лодка должна была регулярно появляться в Охотском море. Военные аквалангисты при помощи мини-лодки и даже подводного робота устанавливали местонахождение записывающего "кокона" и меняли пленки, которые затем направлялись в АНБ для расшифровки. Хотя сообщения имели месячную или большую давность, они содержали ценную информацию.

Особый интерес представляли сообщения, связанные с испытаниями советских баллистических ракет. Ракеты завершали свой полет в районе Камчатского полуострова, и вся информация о ракетах и испытаниях передавалась по этому кабелю.

Операция в Охотском море успешно осуществлялась до 1981 года. Но однажды на фотоснимке со спутника было отмечено скопление советских судов как раз в том участке Охотского моря, где к кабелю было прикреплено американское подслушивающее устройство.

Позднее, когда американская подводная лодка прибыла в район для замены пленок, она установила, что устройство исчезло.

АНБ пришло к выводу, что оно попало к русским и операция провалена.

В ВМС изучили всю добытую развединформацию, и был составлен настолько секретный доклад, что доступ к нему был предоставлен строго ограниченному кругу лиц. В докладе отрицалась возможность случайного совпадения или удачи со стороны русских. Значит, утверждали составители доклада, имела место утечка информации. Военный шпионаж? Да. В докладе был сделан вывод, что у русских в сферах американской разведки есть свой агент.

Причины утраты в 1981 году записывающего устройства были загадкой до получения информации, давшей ключ к разоблачению Пелтона в 1985 году. Кейси (директор ЦРУ. - Н.Ч.) надеялся, что Пелтон будет осужден без раскрытия тайны

операции "Айви Беллз"...

Суд над Пелтоном состоялся 21 мая 1986 года. В первый день суда оглашено место проведения операции "Айви Беллз" - Охотское море.

Пелтон был осужден на три пожизненных срока плюс десять лет".

Поединок с атомной "малюткой"

Рассказ контр-адмирала А.Т. Штырова продолжает бывший начальник отдела контрразведки ВМФ контр-адмирал Владимир Петрович Иванов:

"Та история мне хорошо памятна... В 32 милях от западного побережья Камчатки с глубины 65 метров советское кабельное судно подняло очередной участок подводного кабеля. Вот на нем-то моряки и обнаружили два странных цилиндрических предмета размером с 250-литровую бочку. Непонятное устройство цепко охватывало бронированный кабель, вонзив в его оплетку стальное жало. Цилиндры сняли и передали в контрразведку. В одном из герметичных контейнеров мы обнаружили 32 очень емких мини-магнитофона. Другой представлял собой миниатюрный ядерный реактор для энергопитания подслушивающей аппаратуры. Реактор немедленно отправили в Казахстан на семипалатинский ядерный полигон. Там его поместили в штольню для подземных взрывов и кликнули добровольцев: кто рискнет опустить компенсирующую решетку и тем самым обезвредить фактически атомную бомбу-малютку? Ведь на ней мог быть поставлен самоликвидатор, который сработал бы при неосторожном обращении. Вызвались два офицера: один специалист-атомщик, другой контрразведчик. Вошли они в штольню, оплавленную до стеклянного блеска предыдущим ядерным взрывом, и там сумели благополучно опустить компенсирующую решетку. Оба были награждены орденами Красного Знамени.

По факту обнаружения подслушивающего устройства мы подготовили заявление для прессы и телевидения, но... Горбачев готовился к переговорам с Рейганом и дело замолчали".

Глава четвертая ОХОТА ЗА "ЧЕРНЫМИ ЯЩИКАМИ"

Адмирал Владимир Васильевич Сидоров из той плеяды советских флотоводцев, что прошли соленые воды и медные трубы Холодной войны в морях и океанах. Бывший командующий Тихоокеанским флотом (середина 80-х годов), затем заместитель Главнокомандующего ВМФ СССР хранит в своей памяти немало острых, поучительных, а порой и забавных историй, которые бы сделали честь любому приключенческому сборнику. Эти две он поведал мне незадолго перед смертью...

Адмирал Владимир Сидоров:

"Когда американцы сбили иранский воздушный лайнер - по ошибке, со страху, - мировая печать откликнулась весьма скупо на эту трагедию. Но когда нам пришлось применить оружие по нарушителю наших границ, вся пресса, включая и российскую, обрушилась на защитников родного неба.

То, что "боинг" пролетел над Камчаткой со шпионскими целями, у меня, как и у многих военных профессионалов, не вызывало и не вызывает ни малейшего сомнения. По долгу службы или по должностному положению мне было известно гораздо больше, чем иным газетным обличителям. В частности, то, как долго и безуспешно американская военная разведка пыталась вскрыть нашу радиолокационную сеть в Приморье. Напомню, что радары не только освещают воздушную обстановку, но по их лучам наводятся и некоторые системы ракетного оружия. Среди действующих станций были и так называемые "мертвые", то есть молчащие до поры до времени, предназначенные к применению только на случай войны, в чрезвычайной обстановке. Вот такую обстановку и пытались спровоцировать американские спецслужбы, заслав рейсовый авиалайнер в воздушное пространство Камчатки и сделав ни в чем не повинных пассажиров заложниками своей авантюры.

Столь обстоятельная преамбула необходима для того, чтобы правильно оценить смысл тех действий, которые я вынужден был предпринять в ходе поиска "черных ящиков" - приборов, регистрирующих параметры полета и переговоры членов экипажа. Записи их имели решающее значение в международно-правовой оценке инцидента. От их содержания зависело и кому выплачивать компенсацию семьям пострадавших пассажиров: нам или южнокорейской авиафирме. Речь шла о сумме довольно внушительной - 263 миллиона долларов. Я не говорю уже о нравственной оценке печального события. Она тоже во многом определялась записями на магнитной пленке, которая хранилась в металлических гермокапсулах "черных ящиков". Вот почему найти и поднять их становилось задачей государственной важности.

Звонок оперативного дежурного поднял меня среди ночи: над Камчаткой нарушитель воздушного пространства! Движется вдоль побережья.

- Товарищ командующий! Высылаю машину!

Я отказался от служебной машины - жил на горе, рядом со штабом флота, и потому спустился по склону напрямик. Так что пока южнокорейский "боинг" летел над Камчаткой и пересекал Охотское море, мы на КП флота четко отслеживали его полет. Я приказал сыграть на кораблях тревогу всем зенитным средствам.

Даже на Курильской гряде - у нас там тоже корабли были, думали, он через Курилы выходить будет. Если бы не сработали летчики ПВО, мы бы срубили нарушителя противовоздушными средствами флота. Но обошлось без нашего вмешательства.

Самолет, сбитый в воздушном пространстве СССР, планируя с большой высоты, упал в море вне наших территориальных вод. Я звоню на Сахалин: "Немедленно засечь место!" Все, говорю, мужики, Третьяк (главком войск ПВО страны. - Н.Ч.) свое дело сделал, теперь ему ордена, а мы будем уродоваться, как не знаю что. Стал давать распоряжения, какие корабли выслать к месту падения. Прежде всего - ракетные катера с Сахалина, потом сторожевики и спасатель из Совгавани... Знал - сейчас на нас сядут верхом, и не ошибся. Буквально через 12 минут звонок правительственной "вертушки":

- Сейчас с вами будет говорить министр обороны! Никуда не отходите! Будьте на связи!

- Да я на связи, на связи...

В трубке голос Устинова:

- Здравствуй, Сидоров! Ты где?

- Нахожусь на КП, товарищ министр обороны.

- Ты уже в курсе? Так вот, слушай, Сидоров... Я сейчас от Юрия Владимировича (Андропов. - Н.Ч.). Дело очень серьезное. Надо немедленно поднять самолет. И не допустить ни в коем случае, чтобы "боинг" подняли американцы. Не видно там американцев?

- Еще не видно. Но мне уже докладывали, что в течение часа они появятся. Наш ракетный катер уже там.

- Слушай, Сидоров, самое главное - "черные ящики". Ты скажи, когда ты их поднимешь?

Я думаю: "Ничего себе! Там глубины до 900 метров. Да ещё обнаружить самолет на грунте надо!"

- Товарищ министр, "боинг" ещё найти надо. У нас средств поиска глубже трехсот метров нет.

- Я понял, ты ещё сам не знаешь - поднимешь или нет. Так вот имей в виду, если американцы поднимут его раньше нас, не только тебе, мне не поздоровится! Ты меня понял? Оставляй зама и немедленно вылетай на Сахалин. Сам руководи поиском!

- Есть..."

Задача, поставленная морякам, являла классический пример поиска иголки в стогу сена. Место падения самолета было засечено с помощью береговой радиолокационной станции, но любой радар дает некую погрешность как по дальности, так и по азимуту. Чем дальше расстояние до цели, тем обширнее район, в котором находится искомая точка. И когда геодезисты-

топографы, присланные по приказу адмирала Сидорова на сахалинскую РЛС, нанесли на карту район поиска, то у них получился усеченный клин длиной двадцать километров и шириной в основании восемь с половиной.

"Я взял за базу середину этого района, как наиболее вероятное место, - рассказывает Сидоров. - И велел рыболовецким судам, которые мне дали в помощь, вести траление вправо и влево от назначенной оси. Ширина захвата трала - 16-20 метров. Все сейнера я разбил на четыре группы, и пошли они, сердечные, пахать Тихий океан. Выучка у рыбаков отменная, строй держали как по линейке, шли с небольшим перекрытием галсов друг друга. Через каждые шесть миль - выбирали сети. А выбор трала у рыбаков дело тяжелое. Но Родина сказала надо, и мужики работали на совесть. Через какое-то время в сетях стали попадаться листки бумаги с иероглифами, обрывки журналов, клочья материи, обрывки магнитофонных лент, потом - часть человеческого плеча... Тогда мы резко сузили район поиска. Но в нем уже находились десятки кораблей. Двенадцать моих, шесть американских фрегатов, корвет, потом американский ракетный крейсер подвалил, пять японских кораблей, из них два поисковых судна, белые, как лебеди, с мощными антеннами, с суперэлектронной аппаратурой, стали на якоря... Я как посмотрел на них - сердце заныло. А мы-то с чем пришли?! У нас же, черт побери, кроме... А, лучше не расстраиваться!.. Ясно, что с такой техникой они раньше нас все найдут и поднимут. Потом объясняй Устинову, что у нас то не так, того нет...

Сорок восемь кораблей толкутся на крохотном пятачке, мешают друг другу. Тут и столкнуться, и навалиться могут, и международные инциденты спровоцировать... Стою я на мостике, смотрю на всю эту бестолковую толчею и думаю: что делать?

И вот тут один офицер разведки подает толковую мысль. По американским данным, на "черных ящиках" были установлены пинчеры - звукогенераторы, которые при попадании в морскую воду начинают излучать звуковые сигналы, по ним-то их и обнаруживает гидроакустическая аппаратура поискового корабля. Частоты, на которых должны работать пинчеры, нам сообщили.

Звоню я во Владивосток своему другу, начальнику филиала одного из оборонных институтов, и прошу: "Сделай-ка ты мне два акустических маячка, чтоб работали около трех суток на таких-то частотах. И чтоб никто не знал об этом деле!" Когда все было готово, прислал за ними своего порученца, капитана 2-го ранга. Тот уложил приборы в свой чемодан и отправился в Совгавань. Оттуда на борту гидрографического судна вышел на Южный Сахалин в Корсаков. Порученец имел указание, в какое время и

где сбросить в воду маячки. При этом он и сам не знал, что сбрасывает. Все это он проделал на траверзе острова Монерон и вернулся в базу. Чтобы проверить, как работают пинчеры, я послал к мысу дизельную подводную лодку, а затем и атомную. Американцы тоже прислали свой атомоход - ходит под водой выслушивает сигналы пинчеров. Да куда там, шум от кораблей и судов стоит такой, что, кроме гребных винтов, ничего не слышно. А нам в помощь - мы его еле-еле выбили - подошло судно нефтегазоразведки "Мирчинг", голландской постройки, с великолепным навигационным комплексом, с подводными телекамерами на борту, способными работать на глубине триста метров. С его помощью и удалось найти основную массу обломков "боинга", то есть фактическое место падения. Но нельзя ничего поднимать, - привлекли бы внимание американцев. Их вертолеты у меня над головой так и висели. Приходилось маскироваться, я свои адмиральские погоны под синей курткой прятал.

Жду, когда наши "подсадные утки" выманят конкурентов к Монерону. Час проходит, другой, пятый... Никакой реакции. Время идет, "великая армада" толчется на том же пятачке... Спускаюсь в кают-компанию на обед. Вдруг в дверях появляется капитан 2-го ранга, офицер разведки, и смотрит на меня более чем выразительно. Выхожу в коридор.

- Товарищ адмирал, американский эсминец "Бретфорд" и один из фрегатов резко развернулись и быстро пошли к Монерону. В радиосети - большое оживление.

- Клюнули!

Но потирать руки ещё рано. Образовал три ложных поисковых группы, чтоб тралили в разных местах и создавали видимость, что мы до сих пор ищем обломки. Вскоре к Монерону пошли крейсер УРО с флагманом на борту, три японских сторожевика, другие фрегаты... А до мыса худо-бедно - 28 миль, свыше полста километров. Я тоже послал туда один из кораблей. Доносят: "Американцы ведут интенсивные водолазные спуски". А глубина там - 850 метров. Ну ищите, ребята... А они уже по всему миру раструбили: обнаружено место падения южнокорейского самолета, вот-вот будут подняты "черные ящики".

Мы тем временем поднимаем куски фюзеляжа, крыльев, турбин... Все детали доставляли на Сахалин, там, на плацу пограничной бригады, инженеры расчертили на асфальте контуры "боинга" в натуральную величину и стали выкладывать на нем все находки. Этим занималась комиссия экспертов, которая прилетела из Москвы во главе с генерал-лейтенантом из Генштаба. В неё же входили специалисты Аэрофлота,

Минавиапрома... Всего двадцать один человек.

Ну а мы тем временем продолжали свою работу. "Мирчинг" встал точно над местом самой большой груды обломков. Под килем сто сорок метров. Надо спускать водолаза-глубоководника. Но заминка - водолазы не готовы, им на полноценную подготовку надо не менее трех суток. Где взять время?

А американцы в ложном районе вовсю шуруют. У них даже вертолет там в воду упал... Начальник разведки докладывает: получено сообщение, что завтра в 11 часов на борту ракетного крейсера США флагман собирает аккредитованных журналистов, чтобы продемонстрировать им подъем "черных ящиков".

В чем дело? "Боинг" под нами. Какие ящики они собираются демонстрировать? Что им стоит изготовить макеты авторегистраторов, записать на них нужную информацию - это нетрудно при должном профессионализме - а потом предъявить? Надо опередить этот брифинг во что бы то ни стало!

"Мирчинг" все же спустил водолаза. С лампой и телемонитором он обследовал останки самолета. Специалисты-авиаторы следили за ним по экрану и давали приказания - это бери, это не трогай. Отобранные детали водолаз откладывал в мешок из металлической сетки. "Боинг" лежал на крутом склоне, обрывавшемся в бездну. Просто чудо, что он не угодил за недоступную для водолазов отметку.

Вернулся на плавбазу и тут меня вызывают к буквопечатающему аппарату спецсвязи. На линии первый заместитель главкома ВМФ Адмирал Флота Николай Иванович Смирнов. Читаю:

"Знаете ли вы, что завтра у Монерона, как объявили японцы, американцы будут поднимать "черные ящики"?"

"Да, знаю".

"Тогда ваши действия, Владимир Васильевич, совершенно непонятны. Почему вы торчите в своем районе?"

Мне очень не хотелось разглашать по связи нашу уловку. Попробовал объясниться намеками:

"Товарищ Адмирал Флота, все идет по плану. Эту акцию я сам спланировал. Прошу иметь это в виду. У Монерона - пустое место. Мы находимся в истинной точке".

"Я вас не понял. Что за ересь вы несете?! Вы что, американцев за дураков держите?!"

Я разозлился и передаю все как есть:

"Американцы работают на выставленных мною ловушках".

Пауза. Затем текст:

"Я передаю вам приказание главнокомандующего: оставьте у "Мирчинга" своего заместителя, а самому немедленно сняться с

якоря и следовать к американцам со всеми оставшимися кораблями. Ходите там, шумите, мешайте поднимать "черные ящики", если сами не можете этого сделать!"

"Николай Иванович! Я ещё раз с полной ответственностью докладываю вам, что никаких "черных ящиков" там нет!"

"Адмирал Сидоров! Это приказание главнокомандующего! Вы несерьезно относитесь к делу. Вы не отдаете себе отчета, что будет, если американцы поднимут "ящики" первыми! Конец связи!"

Что делать? Спустился в боевой информационный пост, оценил обстановку, просчитываю варианты. Ясно, что мы на верном пути. В любой момент водолаз может найти эти чертовы "ящики". Часа через три ко мне спускается начальник экспедиции контр-адмирал Аполлонов:

- Товарищ адмирал, меня только что запрашивал оперативный ВМФ о том, где мы находимся. Он просил передать вам, чтобы вы немедленно снимались и шли к Монерону. Сам же пошел докладывать главнокомандующему.

- Понял.

Собрал офицеров штаба, поставил им задачу идти с отрядом в двадцать вымпелов к Монерону.

- А мы с двумя кораблями и "Мирчингом" будем здесь.

На мою беду в проходе за дверью стоял оперуполномоченный КГБ и все слышал. Он немедленно побежал к себе и по своим каналам простучал, что комфлотом Сидоров на приказание главкома ответил то-то и так-то.

А мы приступили к самому ответственному этапу нашей работы. Переставляем "Мирчинг" в места вероятных находок. Как раз пошли самые интересные детали, одна за другой... Связь с водолазом прекрасная. В напряженной работе прошла ночь.

Рано утром меня вызывают к аппарату. Запрашивает лично главком:

"Где вы находитесь?"

Докладываю, что послал корабли к Монерону.

"Я спрашиваю, где находитесь лично вы?"

По тону вопроса чувствую, что он все знает.

"Товарищ главнокомандующий, я нахожусь на прежнем месте. Даю последние указания по подъему деталей самолета".

"Немедленно исполнять мое приказание!!! Если не убудете в назначенный район, я отстраню вас от должности!! Вы совершенно не представляете себе степень государственной важности порученного вам дела!!"

В этот драматический момент, как в спектакле, заходит в рубку контр-адмирал Аполлонов и протягивает мне какой-то

листок. Я отмахиваюсь, не до бумажек, мол, сейчас! Вдруг читаю краем глаза строчки:

"Товарищ командующий! С "Мирчинга" только что доложили, что обнаружен первый "черный ящик".

Что я испытал - словами не передать. Но собрался и отбиваю очередной ответ в Москву:

"Выполняю Ваше приказание, убываю в район Монерона. Одновременно прошу доложить министру обороны, что "Мирчинг" обнаружил первый "черный ящик".

Пауза.

"Повторите!"

"Повторяю, "Мирчинг" обнаружил первый "черный ящик".

"Как обнаружил? Где обнаружил?"

На языке так и вертелось: "Да на дне, трать-тарарать!" Но сдержался. А в это время мне сообщают, что водолаз положил "ящик" в корзину и начат подъем. Ну, я немного предвосхитил событие:

"Докладываю: первый "черный ящик" уже находится на борту "Мирчинга".

"А где второй?"

"Второй ищут. Как только обнаружат сразу же донесу. Разрешите убывать к Монерону?"

И молчание. Надолго. Потом главкома сменил у аппарата его первый зам Смирнов. Обращаюсь к нему:

"Товарищ Адмирал Флота, я так и не понял - руководить ли поиском второго "ящика" или следовать к Монерону?"

Николай Иванович был как всегда оригинален:

"Владимир Васильевич, прекратите задавать глупые вопросы! Немедленно ищите второй!"

"А что делать с первым?"

Приказал поместить его в дистиллированную воду. Потом запросил химиков Дальневосточного научного центра, в какой жидкости хранить найденный прибор. Но это уже детали... Вскоре был найден и второй "черный ящик".

Благодаря самоотверженности моряков-тихоокеанцев и гражданскому мужеству адмирала Сидорова, страна сохранила свое реноме настолько, насколько это было возможно в той ситуации. Расшифровка записей бортовых регистраторов злосчастного южнокорейского "боинга", использованного в качестве разведывательного средства, показала обоснованность контрдоводов советской стороны. Во время своего визита в Сеул Президент России передал "черные ящики" правительству Южной Кореи. Там они и пребывают сейчас, как мрачные реликвии Холодной войны.

Вторая история, рассказанная адмиралом Сидоровым, тоже приходится на один из пиков Холодной войны в океане...

"Звонит мне в кабинет оперативный дежурный Тихоокеанского флота: "Товарищ командующий, прошу срочно прибыть на командный пункт!"

А командный пункт у нас во Владивостоке аж на девятом этаже. У меня же, как назло, - ни секунды времени.

- Что случилось? - спрашиваю в трубку.

- У меня на связи командир корабля разведки в Восточно-Китайском море. Докладывает об усложнении ситуации. Я не могу об этом по телефону, прошу вас подняться!

Поднимаюсь. Читаю ленту донесения...

Ситуация: наш разведчик - РЗК - ведет в Восточно-Китайском море слежение за американским вертолетоносцем "Тарава". Каждый вечер с наступлением темноты заходит ему в корму, включает малые прожекторы и забрасывает в воду сетки-ловушки - собирать плавучий мусор, который американцы выбрасывают по ночам за борт. Выуживают бумажки. Это может показаться смешным, но однажды наши ребята выловили разбухшую в воде книжку. Раскрыли - ахнули! Совсекретное описание палубного самолета со всеми схемами и цветными фотографиями. Сдуру выбросили... А тут вытаскивают сети - что-то живое барахтается. Дельфин? Тунец? Акула? Присмотрелись человек! Негр. Сержант. Дрожит весь... Подняли. Отогрели. И в каюту под охрану. Стали с ним по-английски разговаривать: как да что. А он все кричал: "Только не пытайте меня! Только не бейте!.." Их там так распропагандировали, мол, попадете к русским, они вам яйца вырежут и за щеку затолкают.

В общем, подняли негра, дали донесение, легли на обратный курс и дёру! Через пять часов догоняет "Тарава", выходит на связь с командиром РЗК: "Просим сообщить, не поднимали ли вы нашего сержанта, который упал за борт в то время, как вы шли за нами в 30 кабельтовых!"

Наш РЗК отвечает: "Была ночь, ничего не видели".

"Но вы же всегда ловите наше дерьмо и даже подсвечиваете себе!"

"Нет. Никого не поднимали"

Ну, нет так нет. Вертолетоносец развернулся и ушел.

Командир запрашивает меня: "Что делать?"

А я и сам думаю - что делать? Прикажешь вернуть сержанта, взгреют за самоуправство - почему не доложил? Не отдавать его? Международный скандал накличешь... Лучше б ты не выпадал, растяпа!

До утра просидел в кабинете, выждал разницу по времени -

звоню в Москву. Главкома нет. День субботний. Звоню начальнику Главного штаба ВМФ он на даче. Звоню на дачу. Трубку снимает жена: "Не могли бы вы перезвонить попозже. У нас сейчас гости..."

"Не могу. Срочное дело!"

Подходит начштаба, только что от стола, слышу, жует.

"Ну что там у тебя стряслось?"

Докладываю все как есть.

"Н-да... Ну ты полегче не мог?! Мне ж теперь надо докладывать начальнику Генерального штаба. А его нет... Уехал куда-то. Черт его знает куда! И главком за бугром. Ну ладно... Пока так решим - пусть РЗК уходит и молчок. Никого не поднимали. А утром перезвонишь".

Звоню утром. Никто ничего не решает. Все остается как есть, то есть на полной моей ответственности. А "Тарава" подходит ещё раз и передает по УКВ:

"Командир! Мы убедительно просим вернуть нам нашего человека. Утонуть он не мог. Он был в спасательном жилете. Мы уже осмотрели всю акваторию. Кроме вас поднять больше некому".

Разведкорабль отвечает: "Знать ничего не знаем, видеть никого не видели".

Вертолетоносец уходит. Американцы запрашивают МИД СССР: мол, наш сержант, командир вертолета, находится на борту вашего разведчика. Помогите вернуть.

Те знать ничего не знают: а как он туда попал?

"Подошел к борту транспорт для передачи продуктов. А на транспорте у сержанта приятель. Достали по фляжке, дернули за встречу. Потом стал обратно перебираться и за борт свалился".

Министр иностранных дел СССР выходит на начальника Генерального штаба. Тот в присутствии начальника особого отдела говорит: "Да зачем он нам нужен? Пусть отдают!"

Есть. Принято. Министр тут же информирует американского посла: мол, пусть ваши подходят к РЗК и забирают сержанта. У американцев связь моментальная: тут же распоряжение на вертолетоносец - идите и забирайте вашего бойца.

Ну а нам во Владивосток ничего не передали. Не успели? Забыли? Мы ждем, Москва молчит. Значит, в верхах ещё решают. Тут уж лучше не дергать.

А "Тарава" тем временем снова подходит к нашему разведчику, и командир командиру напрямик: "Ну я же просил отдать нам нашего человека. Сейчас вы получите приказание из Москвы. Готовьтесь к передаче. Спасибо, что подобрали!" И идет рядом. Командир РЗК принимает это за шантаж и дает отмашку:

"У нас на борту посторонних лиц нет".

И снова запрос ко мне: "Что делать? Они уже в третий раз сообщают, что получили "добро" от МИДа. Отдавать?"

А я что могу сказать: из Москвы ни полслова. Понимаю, что дело закрутилось серьезное, решают на самом верху. Мне ли встревать? Приказываю: "Увеличить обороты и домой! В переговоры с "Таравой" не вступать". Сам звоню в Генштаб. Молчат. Только через пять часов вышел на МИД. Оттуда дозвонились до больших морских начальников. И тут же мне долгожданный звонок от адмирала Сергеева:

"Как? Тебе ничего не передали?! Ах, так-растак!!. Отдавай! Немедленно! Флот позорите!"

"Есть!"

Даю радио на РЗК: "Немедленно передать спасенного сержанта на вертолетоносец. Командующий Тихоокеанским флотом".

А у самого щеки горят, ну надо ж нас так подставить!

Американцы так были рады, что подняли в воздух вертолет и закидали наш корабль сигаретными пачками, шоколадом, мороженым. Слава богу, все обошлось. А могло бы обернуться по Пушкину: "Тятя, тятя, наши сети притащили мертвеца..."

Долго жить этому сержанту-растяпе".

Глава пятая "КАК Я ВОЕВАЛ С АМЕРИКОЙ"

Адмирал Амелько живет у Патриарших прудов - тихая гавань после стольких морей и океанов, войн и военных конфликтов, которые остались за спиной этого стройного, несмотря на годы, худощавого моряка. Разговор зашел о самой недавней - Холодной войне, которая выпала Николаю Николаевичу наряду с войнами "горячими".

"Когда я итожу то, что прожил, всегда вспоминаю эту историю, которая стоила мне немало седых волос. Год 1968-й - напряженный и огнеопасный во всех аспектах - начался с острого инцидента: 23 января северокорейские корабли захватили американский разведывательный корабль "Пуэбло", вторгшийся в территориальные воды республики. В вооруженной стычке погиб один член экипажа, остальные были взяты в плен, а сам корабль приведен в главную базу ВМФ КНДР порт Вонсан. Все дипломатические демарши США северокорейцы отвергли, и тогда Белый дом заявил, что, если корейцы не отпустят "Пуэбло", американские корабли войдут в Вонсан и освободят своих соотечественников силой. Слов на ветер янки не бросали. И очень скоро в Восточно-Корейском заливе появились два авианосца с кораблями охранения.

Меня, как командующего Тихоокеанским флотом, такой ход

событий крайне встревожил. Ведь Вонсан находился в каких-то ста километрах от Владивостока. А кроме того, у нас с Северной Кореей был заключен договор о взаимном сотрудничестве и военной помощи. В любой час могли начаться военные действия, а Москва - молчала...

Я позвонил Главнокомандующему ВМФ СССР Адмиралу Флота Советского Союза С.Г. Горшкову, доложил обстановку и заявил, что в подобной ситуации необходимо приводить Тихоокеанский флот в полную боевую готовность. Сергей Георгиевич отвечал мне уклончиво: мол, он всего лишь заместитель министра обороны и подобный приказ может отдать только Маршал Советского Союза Гречко.

Звоню министру обороны. Молчание. Набираю номер дежурного генерала КП Генерального штаба. Коротко излагаю обстановку: американцы вот-вот начнут боевые действия против Северной Кореи, срочно свяжите меня с начальником Генерального штаба!

- Начгенштаба в Москве нет.

- Тогда соедините меня с министром обороны!

- Посмотрите на часы - у нас глубокая ночь. Товарищ Гречко отдыхает на даче.

Смотрю на часы... Да, забыл о семичасовой разнице во времени. Но ведь ситуация взрывоопасная, надо приводить флот в полную боевую готовность. В любой момент может понадобиться наше вмешательство в вооруженный конфликт.

- Дайте мне телефон дачи министра!

- Не могу. Мне запрещено давать такие телефоны.

- Тогда доложите сами!

Выразительное молчание: мол, шел бы ты дорогой товарищ, с такими советами подальше... Швыряю трубку. Что делать?! Объявить боевую тревогу значит всполошить американцев, сорвать намечавшиеся переговоры между СССР и США на высоком уровне. А Москва была в них очень заинтересована. Сидеть тихо-мирно, никуда не соваться? Так потом же с меня и спросят: почему комфлотом никак не отреагировал на обострение обстановки в зоне его ответственности? Неизвестно, за что накажут горше.

Собираю военный совет флота. Звоню первому секретарю крайкома КПСС Василию Ефимовичу Чернышеву, приглашаю в штаб. Чернышев человек бывалый, Герой Советского Союза, во время войны командовал партизанскими отрядами в Белоруссии. Немцы прозвали его "генерал Лукаш". Объявили награду за его голову. Охотились за ним, повесили четырех "Лукашей", но до партизанского вожака так и не добрались. Василий Ефимович тут

же откликнулся на мою просьбу, тем паче что он являлся штатным членом военного совета.

Когда все собрались, вкратце обрисовал обстановку, рассказал о том решении, которое собираюсь принять. С Чернышевым у меня были весьма дружеские отношения. Посмотрел он на меня, прищурился:

- Смотри, Никола, ответственность-то огромная. Я её с себя тоже не снимаю. Но я гражданский человек, а ты - военный. С тебя первого будет спрос... Но я - "за"! Думаю, что и другие члены военного совета того же мнения.

С души камень свалился. Ну что ж, будем действовать!

Решаю привести флот в полную боевую готовность скрытно. А для начала немедленно развернуть в районе маневрирования американских авианосцев 27 подводных лодок и выслать туда самолеты дальней морской разведки - Ту-95 рц.

О своих действиях послал министру обороны шифротелеграмму. Кроме того, попытался связаться с нашим послом в Пхеньяне и министром обороны КНДР. Но их телефоны молчали. Возможно, связь была повреждена или отключена. Но от этого не легче.

Высылаю к Вонсану эскадру надводных кораблей во главе с ракетным крейсером "Варяг" под флагом контр-адмирала Ховрина. А в голове звучат строчки любимой песни: "Наверх вы, товарищи, все по местам! Последний парад наступает. Врагу не сдается наш гордый "Варяг"..."

Неужели история повторяется даже в деталях - тот же Корейский полуостров и то же гордое имя "Варяг"? Однако предаваться размышлениям некогда. Приносят донесение от Ховрина: "Прибыл в район. Маневрирую. Меня интенсивно облетывают "Виджеленты" (палубные штурмовики. - Н.Ч.). Проходят на предельно низких высотах, едва не задевая мачты".

Посылаю свое радио: "Приказ на открытие огня отдавать только в случае явного нападения на корабли. Сохранять выдержку и меры безопасности".

Звоню командующему авиацией флота генералу Томашевскому:

- Александр Николаевич! Поднимайте полк ракетоносцев Ту-16 и лично вылетайте в район конфликта. Облетывайте авианосцы на низких высотах с выпущенными из люков ракетами С-10. Может, вид противокорабельных ракет с головками самонаведения охладит их пыл.

Томашевский поднял в воздух двадцать ракетоносцев и сам возглавил строй на двадцать первой машине. Их появление над американской эскадрой произвело должное впечатление. Оба

авианосца развернулись и направились в Сасебо - американскую базу в Японии.

Не знаю, поняли ли в Москве, как близки мы были к войне, но я прочувствовал это каждой своей клеточкой. Не дай бог, если бы наш самолет врезался в американский корабль или у кого-то из командиров сдали нервы. Смерть носилась над нашими и их головами на высоте мачты. Но все обошлось...

Я приказал заснять на пленку отход авианосцев, и Томашевский выслал вдогонку пару разведчиков Ту-95. Ведущим был майор Дейнеко. Летчики догнали авианосец "Индепенденс" в Восточно-Китайском море и сфотографировали его. Их появление было столь внезапным, что американцы не успели поднять в воздух палубные истребители.

И только тогда я получил, наконец, шифротелеграмму за подписью начальника Генерального штаба Маршала Советского Союза М. Захарова. Он приказывал: "Флот скрытно поднять по тревоге. Выслать корабли к Вонсану..." Но корабли к тому времени возвращались в свои базы.

Потом позвонил по ВЧ Адмирал Флота Советского Союза С.Г. Горшков и передал мне просьбу министра иностранных дел А.А. Громыко - смогу ли я доставить на своем самолете в Пхеньян нашего посла Сударикова, который находился в это время в Москве. У корейцев все аэродромы закрыты, а ему нужно срочно вернуться к месту службы. У меня был не ахти какой самолет Ил-14, но шеф-пилот Иван Васильевич, пожилой, уравновешенный, очень опытный летчик, хорошо знал трассу на Пхеньян. Судариков прилетел во Владивосток рейсовым Ту-104, я его встретил на аэродроме, и прежде чем отвезти к своему самолету, мы по русскому обычаю хорошо отобедали. Посол сказал мне, что везет пакет с посланием Леонида Ильича к Ким Ир Сену. Суть послания в том, что Советский Союз ввязываться в войну с Америкой из-за "Пуэбло" не будет. Кроме того, Судариков сообщил мне, что мои действия в Кремле одобрены.

Я позвонил командующему войсками ПВО страны на Дальнем Востоке и предупредил его, что мой самолет в таком-то часу пересечет над морем воздушную границу и полетит на Пхеньян.

- Мы-то пропустим, а вот не сбили бы корейцы. У них там все на "товсь"!

Ил-14 с Судариковым на борту пересек Японское море, а дальше ас-пилот Иван Васильевич на предельно низкой высоте, мастерски лавируя между сопками, добрался до Пхеньяна и неожиданно для корейцев приземлился на столичном аэродроме. Посол выполнил свою миссию.

Вот так я "воевал" с Америкой... Всех отличившихся

представил к правительственным наградам.

- А чем закончился инцидент с "Пуэбло"?

- Конфликт растянулся на весь год. Только в декабре 68-го американцы, если верить сообщениям прессы, выкупили у Ким Ир Сена свой экипаж. Потом вернули и корабль. Кстати, годом раньше американцы имели куда более печальные последствия с однотипным "Пуэбло" судном-разведчиком "Либерти". Во время слежения за ходом арабо-израильской войны корабль был неожиданно атакован израильскими самолетами, а затем и торпедными катерами. На охваченном пламенем "Либерти" погибли тридцать четыре моряка и сто семьдесят один получил ранения. В Белом доме к этому инциденту отнеслись весьма благодушно. Авианосцы тревожить не стали. Даже положенного расследования не провели.

Но это уже другая история. Я же горжусь тем, что все мои корабли и самолеты, выполнив свой воинский долг, вернулись в базы без потерь".

Глава шестая ДЕНЬ, КОГДА ОСЛЕПЛИ ЧАЙКИ

День 30 октября 1961 года, в отличие от 12 апреля, не вошел в политические календари СССР как день национальной гордости советских людей, хотя гордиться было чем. О том рекорде - зловещем, конечно, и во многом вынужденном - советские люди так и не узнали, как и ныне знают о нем далеко не все. И тем не менее...

30 октября 1961 года в ясном небе над Новой Землей зажглось второе солнце. Оно горело в течение 70 секунд, озаряя огромный заснеженный архипелаг пронзительным слепящим светом. Это был самый мощный в мире термоядерный воздушный взрыв - свыше 50 мегатонн в тротиловом эквиваленте.

К взрыву царь-бомбы начали готовиться за пять лет до дня "Ч". Впрочем, на языке военных атомщиков оно называлось весьма прозаично "изделие 202". Но имела невиданные до сих пор размеры: восьмиметровая бомба толщиной в два метра, вес 26 тонн. Чтобы поднять в воздух такую махину требовалась специальная переделка дальнего стратегического бомбардировщика Ту-95. Выбрали оптимальный тип подвески - полунаружный. При этом, выражаясь языком документов, "створки бомбового отсека были доработаны по форме корпуса изделия с утоплением их внутрь фюзеляжа самолета". Но и это полдела. По замыслу испытателей, бомба должна была взорваться в воздухе высоко над землей. Для это пришлось разработать уникальную парашютную систему.

К концу сентября самолет Ту-95-202 был перебазирован на Кольский полуостров. Стартовать к Новой Земле он должен был с

аэродрома "Оленья".

И вот день "Ч" наступил. 30 октября в 9 часов 27 минут командир воздушного корабля майор Андрей Дурновцев поднял сверхтяжелую машину в воздух. Вслед за ним взлетел и самолет-дублер Ту-16. В одном строю они двинулись по строго засекреченному маршруту - Оленья - мыс Канин Нос Рогачево - Панькова Земля - район сброса. Убедившись, что все системы носителя "супербомбы" работают в заданном режиме, самолет-дублер вскоре отправили километров на 15 вперед, дабы избежать излишнего риска. Майор Дурновцев и весь его экипаж в составе восьми человек должны были встретить небывалый в истории планеты взрыв в воздухе. Никто не мог гарантировать им безопасного возвращения.

Рассказ начальника Испытательного управления Новоземельского полигона Серафима Михайловича Куликова:

"Наступил ответственный момент - с высоты 10 500 метров в 11 часов 30 минут бомба была сброшена по цели Д-2 в районе Маточкина Шара. Напряжение экипажа достигало кульминации - что произойдет дальше? Отделение от самолета груза массой 26 тонн для экипажа было весьма заметным: на самолете проявился эффект вибрирования, то есть, по определению летчиков, самолет "сел на хвост". Вмешательством пилота эффект был парирован - все внимание экипажа сосредоточилось на слежении за изделием. Отделение произошло нормально, затем началось последовательное срабатывание каскада вытяжных парашютов: первый в половину квадратного метра, второй в пять с половиной, а затем одновременно три по 42 "квадрата", которые извлекли основной парашют площадью 1600 квадратных метров. Изделие начало плавно снижаться. Особенно отчетливо это было видно из кормовой кабины. С самолета-носителя последовало закодированное сообщение о нормальном отделении изделия и раскрытии парашютов. На КП наступило некоторое облегчение. Затем и на земле томительно ожидали взрыв. По расчету это должно было произойти через три три с половиной минуты. Кабины самолета были закрыты защитными светонепроницаемыми шторками от прямого излучения взрыва, члены экипажа надели светозащитные очки.

Наконец, на 188-й секунде остров Новая Земля озарился длительным свечением небывалой яркости.

Вспышка наблюдалась в течение 65-70 секунд, а очень яркая её часть 25-30 секунд. Взрыв произошел по команде от барометрических датчиков, как и планировалось, на высоте 4000 метров относительно цели. В момент вспышки самолет-носитель находился в 40 километрах, а самолет-дублер (лаборатория) - в

55. В самолетах были отключены автопилоты - в ожидании ударной волны перешли на ручное управление. Ударная волна на самолеты воздействовала многократно, однако затруднений в пилотировании не вызывало".

Тем не менее летчики испытали немало пренеприятных минут. Во время вспышки в кабинах, закрытых светонепроницаемыми шторками, стало жарко, появился запах гари, с рабочего места штурмана-бомбардира потянуло дымом.

- Горим? - уточнил командир корабля.

К счастью, пожара не случилось - вспыхнули только пыль и ворсинки да задымилась обмотка жгутов, между остеклением и светозащитными шторками. Хуже всего было в кормовой кабине, обращенной непосредственно в сторону взрыва: было так жарко, что воздушному стрелку жгло лицо и руки. И снова свидетельствует специалист:

"При съемке развития облака взрыва наблюдалось приближение ударной волны в виде расширяющейся сферы голубоватого цвета. Было видно прохождение её по самолету. К моменту прихода ударной волны автопилот был отключен. Пилотирование продолжалось в режиме ручного управления. На самолет воздействовали три ударные волны - первая через 1 мин 37 с после взрыва, вторая через 1 мин 52 с и третья через 2 мин 37 с. Первая волна была самой ощутимой - мощный удар потряс самолет. Летчики парировали колебание штурвала, однако изменения угла тангажа и крена самолета не наблюдалось. Последующие волны были менее мощными, а воздействие третьей воспринималось в виде слабого толчка самолета. При прохождении ударных волн через самолет барометрические приборы (высоты, скорости полета и вариометры), имеющие связь с атмосферой, стали давать повышенные показания, стрелки их по несколько раз перемещались в разные стороны. Процесс развития облака взрыва длился в течение 8-9 мин, а высота его верхней кромки достигала 15-16 км, диаметр 30-40 км. Цвет облака был багровым, а ножки-ствола голубовато-серым. Облачность (обычная) у основания ствола радиоактивного облака заметно втягивалась в него. Через 10-12 мин после взрыва купол облака стал растягиваться по ветру и через 15 мин облако приняло вытянутую форму".

Воистину, осуществилось библейское предсказание: "А Бог шел перед нами в столпе облачном"...

Самолет-лаборатория Ту-16 под командованием майора К. Лясникова получил просто самоубийственное задание: взять курс на огненный шар и изучить, "как действует ядерный взрыв на самолет с передней полусферы". И он отправился выполнять

задание. Не могу представить себе, какие надо было иметь нервы, чтобы вести самолет навстречу самому страшному из того, что могло происходить на планете Земля. Отчаянный майор остался жив.

Рассказывает Лясников:

"После взрыва мы увидели привычный яркий свет. Но одно дело тут же развернуть самолет и другое - идти прямо на вспышку. Смотрю, гриба ещё нет, лишь огненный шар беснуется, разбухает. Потом он становится размером с километр и более, уже с грязными пятнами. Черный столб выбрасывается вверх. Надо уходить - иначе гибель. А шар-облако вот уже почти рядом. Когда на твоих глазах рядом разворачивается ад кромешный, поверьте, не до восторгов... Это, скажу вам, похлеще фильма ужасов... Тут не до соблюдения инструкций. Делаю градусов под семьдесят крен - закладываю немыслимый вираж на высоте одиннадцать тысяч метров. И это спасает..."

Не у всех выдерживали нервы в таких испытаниях. Один из пилотов, ходивших на ядерную "грозу", честно признавался начальнику Испытательного управления С. Куликову:

"Серафим, не ругай и не срами меня - задание полностью выполнить не смогли. Впереди нас по полету образовалась огненная стена, бурлящая, зловещая, жуткая. Нервы у нас не выдержали, и мы свернули в обход облака взрыва на расстоянии, далеком от заданного".

Самый мощный на планете взрыв носил порядковый номер 130. Это была грандиознейшая военно-пропагандистская акция века, а может быть, и всей истории человечества, ведь взрыв "супербомбы" был приурочен к очередному XX - партийному съезду КПСС. Делегаты его и не подозревали о подарке, который подготовила им родная "оборонка".

"Бомба... показала мощность больше расчетной - 57 мегатонн, сообщает сын Хрущева Сергей Никитич. - Одновременно с ней конкурирующие коллективы разработчиков сделали бомбы в 25 и 100 мегатонн, но их никогда не испытывали". И слава богу!

Несомненно одно - "великий октябрьский взрыв" № 130 придал Хрущеву ту уверенность в превосходстве советского ядерного оружия, с какой он спустя год держался в горячие дни Карибского кризиса. Кстати, ту сверхбомбу ядерщики прозвали меж собой "КМ" - "Кузькина мать".

Вдруг вспомнился детский анекдот:

"- Папа, а ядерная бомба дорого стоит?

- Очень! Миллионы рублей.

- Тогда смотри какое богатство к нам в огород летит!"

Теперь мы все наследники того давнего новоземельского

"богатства".

Мой собеседник - известный знаток Арктики, проработавший в гидрометеослужбе Севморпути на Диксоне более двадцати лет, Николай Григорьевич Бабич - хорошо знает, как аукнулся на Севере тот давний рекордный взрыв.

"Взрывная волна трижды обогнула земной шар. Мы потом ещё столько лет увозили людей с островов Карского моря, накрытых радиоактивным облаком. Однако лучевую болезнь никто не хотел диагностировать... Людей хоть как-то лечили. А вот тысячи белых медведей погибли от переоблучения. Сегодня поверхность островов не "фонит". Но ведь те 5-6 миллионов кюри, выброшенных тем взрывом в небо Арктики, никуда не делись. У них период полураспада сотни лет..."

Известный историк Холодной войны контр-адмирал Георгий Костев рассказывает:

"Над Маточкиным Шаром рванули только пятьдесят мегатонн. А первоначально планировали все 100. Но ученые стали опасаться за состояние земной коры - не проломить бы..."

Ума хватило - не проломили!

Никто не считал, сколько птиц сгорело в том рукотворном ядерном солнце. А те, что уцелели, ослепли. Рыбаки рассказывали, что полет слепых чаек напоминал порхание летучих мышей. Большинство из них безмолвно качались на волнах, тихо умирая от голода.

Макет той царь-бомбы в натуральную величину хранится ныне в музее Арзамаса-16. Начальник одного из тамошних НИИ, генерал-полковник Негин, поведал репортерам английского телевидения о том, что воодушевленные сверхмощным взрывом "сахаровцы" предложили Хрущеву суперпроект под кодовым названием "Армагеддон": направить в Атлантику корабль, начиненный дейтерием в 100 мегатонн тротилового эквивалента. Обшить его листами кобальта, чтобы при испарении металла в ядерном пекле возникло мощнейшее радиоактивное заражение. Детонатором плавучей водородной мины должна была служить обычная атомная бомба.

Хрущев подумал и отказался...

5 августа 1963 года министры СССР, США и Великобритании подписали в Москве исторический договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой. Правда, спустя год - в октябре 1964 года - Китай взорвал свою первую атомную бомбу, но это уже другая песня о главном.

Глава седьмая ОСОБОЕ МНЕНИЕ АДМИРАЛА ИВАНОВА

Мой собеседник - контр-адмирал Владимир Петрович Иванов,

начальник контрразведки Военно-Морского Флота СССР, возглавлявший эту спецслужбу в смутные перестроечные годы. Лейтенантом мечтал стать командиром крейсера. Да и к чему ещё мог стремиться выпускник старейшего и славнейшего военно-морского училища? Но однажды командира 4-й башни главного калибра крейсера "Адмирал Ушаков" лейтенанта Иванова пригласили в особый отдел флота и сказали: "Вы нам нужны!"

Сын кремлевского курсанта, минер, морально устойчив... Контрразведка "высмотрела" своего будущего начальника на Доске почета лучших офицеров соединения. Теперь внук адмирала, Сергей, курсант того же училища, что кончал Владимир Петрович, готовится пойти по стезе деда.

- Владимир Петрович, контрразведка существовала на флоте едва ли не с петровских времен... Чем отличается работа флотских чекистов от работы их дореволюционных предшественников?

- У моих дореволюционных коллег были две основные задачи: выявлять вражеских лазутчиков да сберегать военные тайны. На контрразведку ВМФ СССР были возложены по меньшей мере девять функций, в том числе и совершенно не свойственные традиционному профилю нашей работы. Мы, например, отвечали и за состояние воинской дисциплины, и за боевую готовность кораблей и соединений. В этом был свой резон, так как высшее командование получало информацию о состоянии флота ещё по одному каналу - параллельному тому, по которому шли доклады наверх от партийно-политических органов. Как правило, наша информация об истинном положении дел была более объективной и менее парадной.

- То есть это была двойная система контроля?

- Да, ведь не секрет, что некоторые командиры вкупе со своими "комиссарами" стремились приукрасить картину боеготовности и воинской дисциплины. Мы же подчинялись в конечном счете не главкому, не министру обороны, а председателю Комитета госбезопасности страны. Хотя и на нас иногда пытались давить адмиральским погоном. Особенно при расследовании катастроф и аварий. Но мы всегда писали на оборотной стороне заключительных актов свое особое мнение. Ведь мы получали и ту информацию, которую военное начальство пыталось скрыть или препарировать в своих интересах. Так было и при расследовании причин затопления атомной подводной лодки К-429 на Камчатке, и в прогремевшей на весь мир катастрофе "Комсомольца". Порой приходилось выслушивать окрики от очень больших чинов, но я всегда писал на "спине" документов, подписанных членами всевозможных госкомиссий,

свое особое мнение. Не сочтите за нескромность, но именно оно в большинстве случаев было ближе к истине, так как я получал информацию от независимых источников, которые находились в конкурентных ведомствах.

- Взгляд сверху, над схваткой межведомственных интересов...

- Именно так! Семь раз отмерь, один отрежь...

- То есть контрразведка, помимо всего прочего, поставляла командованию флота горькую правду вместо красивой лжи?

- Чаще всего так... Если хотите, была недреманным государевым оком. А иначе и быть не могло. Невозможно управлять чем-либо, не зная, что творится в низовых звеньях. Это закон любой управляемой системы - будь это колхоз, фирма, флот, страна...

- Но все же главная ваша задача - противодействие иностранным военным разведкам...

- Разумеется... В этом смысле мы больше всего прикрывали Ленинград, морскую столицу России, где сосредоточивались многие военно-морские учреждения, научно-исследовательские центры, судоверфи...

В конце 80-х годов мы пресекли "деятельность" сотрудника одной из ленинградских библиотек Игоря Б. Получив незаконный доступ в секретную библиотеку военно-морской академии, Б. под видом обмена материалами по истории флота отправлял в Италию информацию, имевшую секретный характер. В более суровые времена ему не миновать бы суда, но на дворе стояла горбачевская перестройка и Б. вышел сухим из воды. Несмотря на мое серьезное предупреждение, он нашел новый канал связи с итальянскими спецслужбами - через Прагу, где обосновался резидент итальянской военной разведки. Но и это сошло ему с рук... Наступала "эпоха нового мышления и общечеловеческих ценностей". Теперь господин Б. уважаемый человек...

Прикрывали мы и Владивосток. И всячески отстаивали в оборонных интересах его статус закрытого города. Договорились в Совмине о поэтапном открытии нашей главной военно-морской базы на Тихом океане. Но кому-то очень хотелось ускорить этот процесс. И вдруг за два года до оговоренного срока появляется решение Совета министров об открытии города. Подпись Рыжков. У меня глаза на лоб полезли: как же так, ведь Николай Иванович клялся и божился, что режимность будет сниматься постепенно. Верчу в руках документ - все честь по чести: и бланк правительственный, и бумага "верже" - с водяными знаками, и печать совминовская, и подпись Рыжкова... Ларчик открылся просто: Табеев, один из заместителей председателя Совмина, почему-то весьма заинтересованный в коммерциализации

Владивостока, взял и подделал один лист решения правительства. Установить это удалось с помощью тогдашнего начальника финансовой службы Министерства обороны. Поскольку подобные бумаги проходили через его руки, он ставил на обороте свою незаметную метку. А на табеевской "липе" тайного знака не оказалось. Только так все и открылось. Вроде бы не дело флотской контрразведки разбираться с мошенничеством высших должностных лиц - это чистая уголовщина, но пришлось этим заниматься.

- Табеев хотел как лучше...

- А выходило в ущерб оборонным интересам государства.

- Но ведь времена-то были эйфорические - все вокруг друзья, перекуем в очередной раз мечи на орала, ракеты на сеялки...

- Кстати, о ракетах... В пору создания противоракетных систем известный ученый, директор лазерного НИИ академик В., предложил оригинальный проект: уничтожать летящие ракеты лазерным лучом. Под эту идею советское правительство приняло решение о строительстве в Крыму атомной электростанции - для подкачки энергией супермощного лазера. Настал день полигонных испытаний. Выбрали место под Феодосией. Прибыли министр обороны генерал армии Соколов и Главнокомандующий ВМФ Адмирал Флота Советского Союза Горшков со свитами. Зрелище феерическое - рубиновый луч "гиперболоида" с расстояния в четверть километра прожигает оболочку баллистической ракеты. Успех налицо. Академик В. просит три миллиона рублей - сумма по тем временам весьма немалая - на дальнейшее совершенствование чудо-лазера.

"Поскольку система прошла полигонные испытания, - требовал академик В., - вы должны принять её на вооружение и дорабатывать в рабочем порядке". И тут мне мои люди докладывают, что оболочка ракетной боеголовки, которую столь эффектно прожег луч лазера, изготовлена - не поверите! - из папье-маше. Да и баллистические ракеты на высоте 250 метров не летают. Доложил Главкому. Тот, с трудом сохраняя самообладание, резонно заметил академику, что поскольку испытания все-таки не полигонные, а стендовые, то финансировать дальнейшие работы должна Академия наук.

Говорят, академик В. опрокинул в расстроенных чувствах стакан спирта и долго допытывался, кто же его подставил, по большому счету он обманул и себя, и нас. И не только с "куклой" из папье-маше.

В 1986 году академик В. возглавлял испытания средств обнаружения ядерных боеприпасов на кораблях и подводных лодках. Работа эта велась и американцами и нами в рамках

договора СНВ-2. Но американцы настаивали на контактном способе определения, то есть на размещении своей аппаратуры на носителях ядерного боеприпаса. Мы же ратовали за дистанционный способ, по поводу которого было принято Постановление Политбюро ЦК КПСС. Ну а поскольку академик В. был вхож к Генеральному секретарю ЦК КПСС Горбачеву, он заготовил проект постановления партии и правительства, где в угоду американцам и во изменение уже принятого постановления давался зеленый свет именно контактному способу контроля, и в обход всех государственных инстанций лично подписал его у Горбачева, который, мягко говоря, был мало компетентен в вопросах государственной безопасности. В результате американцы, во изменение условий соглашения, прибыли на борт флагмана Черноморского флота - ракетного крейсера "Слава" и разместили свои приборы прямо на корпусах крылатых ракет. Таким образом ЦРУ заполучило точнейшие параметры ядерных боеголовок наших секретных ракет. Уж и не знаю, как американцы отблагодарили энергичного академика... А ведь наши белорусские инженеры изобрели прибор, который можно было устанавливать на вертолетах и с высоты один километр определять наличие ядерных зарядов. Однако стараниями того же В. прибор на вооружение не взяли.

- И что? Его деятельность оставалась безнаказанной?

- Россия страна крайностей. У нас либо тотальная шпиономания, либо эйфорическая беспечность. Очень точно о специфике тогдашней и нынешней работы сказал бывший начальник Первого управления КГБ Леонид Шебаршин: "Успех или неуспех противодействия иностранным спецслужбам во многом зависит от общественного климата... Когда армия отступает, её заедает вошь. К наступающим войскам она не липнет. Так и в обществе. Когда начался развал, люди утратили нравственные ориентиры, началась ломка моральных устоев. Даже в нашей среде участились случаи предательства. Иностранные разведслужбы, почувствовав перемены, стали бесцеремонно вербовать наших соотечественников как у нас в стране, так и за рубежом. Холодная война вроде бы и окончилась, но будьте уверены: деятельность иностранных разведок никогда не была столь интенсивной и, не побоюсь сказать, результативной, как сейчас. Россия, как известно, страна непредсказуемая, и что в ней может произойти в ближайшие полгода, не известно даже Богу. Поэтому иностранные разведки работают и на сегодняшний день, и закладывают основы на будущее: пестуют агентов влияния, выращивают будущих министров, руководителей разных ведомств, политиков... Причем

условия для наших партнеров-соперников в новой России благоприятны, как никогда".

- Владимир Петрович, а в чем заключалась морская специфика вашей контрразведывательной работы?

- Каждый военный корабль, с точки зрения разведчика или контрразведчика, - это плавучее хранилище совсекретной информации: шифрдокументы, боевые инструкции, радиочастоты, по которым идет управление оружием, и многое другое. За всем этим нужен особый догляд, поэтому нас и называли на флоте - "особисты".

Разумеется, занимались мы не только режимом секретности. Отдельное направление - дезинформация вероятного противника о наших планах и действиях в Мировом океане. Но об этом расскажу попозже, лет эдак через двадцать...

Вот вам живой эпизод из нашей флотской жизни. Американцев очень интересовали корабельные реакторы, установленные на советских подводных лодках. В начале 80-х годов СССР передал Индии в аренду атомную подлодку с крылатыми ракетами. В состав откомандированного экипажа входил и мой человек, выполнявший обязанности химика. Главная его задача была не допускать к ядерному реактору иностранцев. Разумеется, американская военная разведка проявила к арендованному кораблю повышенное внимание. По рекомендациям её резидентов командир базы пытался удалить с лодки советский экипаж под любыми предлогами: то под видом проведения травли насекомых, то к причалу подавались автобусы для бесплатной экскурсии по увеселительным местам города. Когда не подействовало ни то ни другое, пошли на провокацию. Объявили, что неизвестные злоумышленники заложили в подлодку бомбу и экипаж подлежит срочной эвакуации. Подводники сорентированные особистом, отвечали "заинтересованным лицам": "Если взорвемся, так вместе с вами!"

Так что флотские контрразведчики свой хлеб зря не ели, да и в кабинетах не засиживались. Выходили в дальние походы, деля с моряками все превратности океанской жизни. Так, при взрыве ракетной шахты на атомном подводном крейсере К-219 уполномоченный особого отдела капитан 3-го ранга Валерий Пшеничный возглавил часть экипажа, отрезанную загазованными отсеками от центрального поста. Контрразведчик блестяще справился и со своими служебными, и с чисто командирскими обязанностями в более чем экстремальных условиях. Недавно указом Президента России он был награжден орденом Мужества. Эту награду вручил ему представитель Президента России в Санкт-Петербурге. Валерий Пшеничный является членом нашего

санкт-петербургского клуба моряков-подводников.

- По своей первой флотской специальности вы - минер. Говорят, минер ошибается один раз в жизни...

- Значит, ни разу всерьез не ошибся...

Глава восьмая БЕТОННАЯ ТАЙНА АЛСУ

Из заброшенных блочных построек неслось воплеобразное пенье. Казалось, черные провалы окон затерявшейся в горном лесу казармы голосят сами собой - от дикой тоски и обиды.

Мы свернули с бетонного серпантина и двинулись вверх по кабаньей тропе, продираясь сквозь колючие заросли крымской сельвы.

- Лучше туда не соваться, - кивнул в сторону своего бывшего объекта мой спутник, полковник в отставке Юрий Худошин, ветеран военного строительства.

Наш путь лежал на вершину Мишень-горы, внутри которой некогда размещался сверхсекретный многоэтажный бункер. Еще семь лет назад у нас бы трижды проверили здесь документы автоматчики в черных беретах морской пехоты...

Мы рождены, как известно, чтоб сказку сделать былью. Лучше всего у нас воплощаются в явь почему-то мрачные сказки. Думал ли Александр Пушкин, стоя на краю Феолентского обрыва, что совсем неподалеку - в урочище Алсу его потомки соорудят ту самую огромную голову, с которой сражался отважный Руслан? Если без аллегорий, то речь идет о ЗКП - защищенном командном пункте Черноморского флота, - подземном бункере глубокого заложения, из которого в случае термоядерной войны должно было вестись боевое управление флотом до последнего корабля.

...Холодная война наращивала витки смертоносной гонки. В США и Китае, Франции и Швеции и прочих странах под землю, под скалы, под бетон уходили штабы и казармы, ракетные установки и корабельные стоянки, военные заводы и целые аэродромы, арсеналы и хранилища стратегических запасов... Все готовились к выживанию в напророченной атомной войне - третьей, и последней. Шок сорок первого года заставлял и советское руководство деятельно готовиться к сокрушительным ударам из-под воды, с воздуха, из космоса...

Место для сверхпрочной "черепной коробки" для командного мозга ЧФ выбрал сам Главнокомандующий Военно-Морским Флотом СССР Адмирал Флота Советского Союза Сергей Горшков. Чем-то приглянулась ему эта 182-метровая крутая сопка в урочище Алсу, что в двадцати верстах от Севастополя.

- Чем? - спрашиваю Худошина.

- Строительство здесь, по расчетам, было дешевле, чем в других местах. Да и природный монолит - скалы - крепче, чем

искусственный...

Перед нашей вылазкой я навестил бывшего начальника гражданской обороны Севастополя, а затем вице-мэра полковника Валерия Иванова, величайшего знатока всех подземных сооружений города и округи.

- Строительство ЗКП в Алсу, - рассказывал Валерий Борисович, началось в 1977 году. И Брежнев, и Горшков исходили из реалий американского плана ядерного нападения "Drop shot", согласно которому на Севастополь предполагалось обрушить 12 ядерных боеголовок: одну на Инкерман, одну на Балаклаву, остальные по городу - главной базе Черноморского флота. Но ЗКП в Алсу должно было выдержать этот ядерный шквал.

Для того чтобы выполнить эту немыслимую фортификационную задачу, был сформирован специальный горнопроходческий батальон. В помощь бойцам подземного стройбата были приданы подразделения треста "Донецкшахтпроходка", имевшего большой опыт сооружения бетонированных шахт для баллистических ракет. Донецкие мастера за год прошли-пробили два 182-метровых ствола, со дна которых пошли в ширь горы штольни главного укрытия.

То был неведомый стране трудовой подвиг безвестных солдат. Вкалывали за здорово живешь, за почетные грамоты и переходящие вымпелы "Лучшей бригаде". Лучшим на секретной стройке был признан взвод мичмана Т. Павлюка. Мичман в трудный момент сам брал в руки лопату и шуровал наравне со своими бойцами. Это великое подземное наступление на земные недра длилось без малого пять лет. За это время в горном массиве проложили сотни метров бетонированных коридоров-потерн, а главное, выдолбили два 130-метровых блока высотой под 16 метров, в которых возвели два четырехэтажных дома, даром что без окон и балконов.

Полковник Худошин до сих пор удивляется, как они умудрились это сделать без подъемных кранов и прочей громоздкой техники.

- Наши монтажники, - говорит он, - напоминали мне тех умельцев, которые собирают парусники в бутылках.

Мы стоим на площадке перед порталом северного входа в ЗКП. С неё открывается потрясающий вид на крымское взгорье, на плодоносные долины под огнецветным закатным небом. Неужели все это могло быть сожжено ядерным смерчем? И вот вышли бы сюда из подземелья после многосуточной отсидки уцелевшие, быть может одни на весь Крым, штабные офицеры и обозрели бы с этой высоты безжизненный ландшафт, в который спеклась благодатная земля... Недолго бы они протянули здесь, в зоне

чрезвычайного радиоактивного заражения... Мурашки по коже. Но сырой запах все ещё свежего бетона и эти натурные подмостки атомного апокалипсиса, к коему так основательно готовились, красноречиво говорили о реальности такого исхода.

- В плане подземный штабной центр походил на огромную букву "А", поясняет третий участник нашей экспедиции инженер-гидротехник Валентин Карачинцев. - Он сообщался с миром двумя расходящимися потернами, которые перекрывались на входах массивными противоатомными дверями со шлюзовыми камерами. Наверх уходили две шахты диаметром 4,5 метра. Они служили для забора воздуха и вывода кабельных трасс к антенным устройствам. При необходимости можно было выбраться по ним на поверхность - железные винтовые лестницы обегали их изнутри. Хитроумные запоры, задвижки, фильтры защищали обитателей бункера от отравляющих газов и радиоактивной пыли. Сюда же, на вершину ЗКП, должны были быть выведены волноводы антенн для космической связи с кораблями и подводными лодками.

Все стихии сходились к макушке Мишень-горы: космос, небо, море, океанские глубины и земные недра... Однако дело до антенн не дошло. В 1992 году финансирование стройки было прекращено. Объект в 90 прцентов готовности бросили, строители ушли, охрану сняли. Россия вышла из Холодной войны, а Украина от противоатомного укрытия для штаба своих ВМС отказалась. Не то что достраивать - содержать такое сооружение оказалось не по карману. Впрочем, смотря кому...

Наземный городок строителей со своей теплоцентралью приглянулся известному в Крыму криминальному авторитету Поданеву, и он купил его. Мало верится в благие намерения бандита. В этом глухоманном, но обустроенном местечке можно разместить все: от учебного центра боевиков до "пансиона" с красным фонарем. Брошенные штольни идеально годились и для любого подпольного производства, запрещенного промысла...

Пуля оборвала жизнь уголовного предпринимателя. Но свято место пусто не бывает. На территории городка курятся дымки костров и мангалов, сушится чье-то белье, разгуливают весьма сомнительные личности: то ли бомжи, то ли цыгане, то ли те, кого давно разыскивает милиция.

Мы двинулись дальше - к вершине Мишень-горы. Трудно поверить, что она полая, как шоколадное яйцо киндер-сюрприза. Лента добротного шоссе крутыми извивами уходила в густые заросли дубняка, с прорубленными просеками. Их прокладывали для маскировки объекта под лесную делянку. Порталам входных потерн придали вид фасадов двухэтажных домов. Окна второго

этажа нарисовали черной краской. На фотографиях, снятых со спутников-шпионов, служебные постройки в запретной зоне ничем не отличались от расположенного поблизости пионерлагеря. Для особо любопытных распустили слух, что под Мишень-горой строится флотский учебный центр. Теперь все эти ухищрения ни к чему.

Корни сосен вспучивали полотно дороги, проступая сквозь него, как больные вены. Заброшенную неезженую бетонку уже заносило песочком, плети ползучих колючек подбирались к осевой линии. Мы вспугнули несколько змей, пригревшихся на теплом асфальтобетоне.

Еще несколько витков-подъемов, и мы на вершине подземной вавилонской башни. Среди цветущих хвощей и "царских свечей" проступала главная крыша Крыма - сильно усеченная бетонная пирамида, зияющая незакрытыми колодцами. Здесь обрывалась дорога в никуда. Кое-где высились терриконочики выброшенного грунта. Скрученные в растрепанные узлища стволы древовидного можжевельника придавали этому месту вид таинственный и мистический. Не хватало только выбеленных солнцем костей. Белесая, ещё не набравшая света полная луна висела над Мишень-горой. Два черных коршуна символично парили над нашими головами, высматривая добычу в брошенном стане.

Сегодня ЗКП принадлежит городским властям Севастополя, которые пять лет ломают головы, подо что приспособить шедевр отечественной фортификации.

"Ну а нам-то что? - скажут иные. - Это проблемы чужого государства. Пусть в Киеве решают". Но для меня Украина вовсе не чужое, а столь же несомненно братское государство, сколь и Севастополь - город русских моряков. И мне, как и нам всем, совсем не безразлично, кто будет хозяйничать в бетонных штольнях - наркодельцы или виноделы. Раз уж строили всем миром этот подземный ковчег - сыновья двадцати народов бывшего СССР долбили скальный грунт на Алсу, - то всем вместе и подумать бы, как спасти хотя бы часть наших денег, сверхплотно утрамбованных в бетонный массив. Пока прорабатывается только один вариант: передать штольни с их постоянно низкой температурой для хранилищ винсовхоза "Золотая балка", чьи плантации вплотную подходят к заповедному урочищу. Да уж больно дорогое будет то винцо, вызревшее в погребах Холодной войны.

Глава девятая "ЧЕРНАЯ ДЫРА" БАЛАКЛАВЫ

Все наши дела ниспровергнутся, ежели флот истратится.

Екатерина Великая

Секретные бумаги сдают в архив или сжигают по акту. А что

делают с секретными объектами, ставшими вдруг ничьими? Такими, к примеру, как подземный завод по ремонту подводных лодок? Их бросают на произвол судьбы, на радость бомжам и добытчикам цветного металла... А ведь ещё каких-нибудь лет семь назад сюда, на правый берег балаклавской бухты, без спецпропуска не пускали даже военных моряков.

В официальных бумагах это место именовалось "Объект № 825 ГТС". Однако никакого отношения к городской телефонной сети (ГТС) Балаклавы "объект" не имел...

...Подводная лодка развернулась носом к берегу и самым малым пошла на скалы. А скалы - расступились, и черное рыбоящерное тело субмарины осторожно втягивается под усеченные своды подземного коридора. Подводная лодка проходит между дозорных вышек с автоматчиками в стальных касках и оранжевых жилетах - посты противодиверсионной вахты зорко следят, чтобы в приоткрытые на время подводные врата секретного объекта не проплыл боевой пловец или дельфин-камикадзе.

Так все было до недавнего времени...

В мае 1994 года из Балаклавы под прощальные гудки и клаксоны здешних шоферов была выведена последняя российская подводная лодка. И город, и порт, и подземная гавань субмарин перешли под юрисдикцию Украины. Какое-то время наисекретнейший объект Крыма находился под охраной национальной гвардии. Но потом караул сняли и массивные противоатомные гермодвери гостеприимно распахнулись навстречу добытчикам лома цветных и черных металлов. Первым делом из подземелья похитили все чугунные крышки с всевозможных коммуникационных колодцев, смотровых люков и технологических шахт, отчего тоннели, потерны и прочие переходы укрытия превратились в опасные тропы с коварными "ловчими ямами" на каждом неосторожном шагу. В них - затопленных морской водой и с торчащими острыми штырями уже не раз проваливались беспечные экскурсанты. Три человека погибло, но это лишь первые и, надо полагать, увы, не последние при существующем порядке дел жертвы "Черной дыры". Она действительно черная, потому что осветительная сеть в цехах, хранилищах и тоннелях раскурочена, провода и кабели с выдранными медными жилами торчат из вскрытых трасс, электроагрегаты демонтированы, повсюду разбиты мощные ртутные лампы и в некоторых отсеках концентрация ртутных паров превышает жизнеопасные дозы.

Не зря это место зовут в Балаклаве "Трубой" или "Черной дырой". Провести меня по "Трубе" согласился бывший главный

инженер этого объекта капитан 2-го ранга запаса Владимир Стефановский. С нами же отправилась и Ирина Карачинцева, инженер севастопольского Военморстроя.

...Под ногами мерзко хрустит битое стекло. Лучи фонарей прыгают от одной дыры в асфальте к другой. Чтобы не угодить в распахнутые колодцы, мы идем точно посередке высокосводого тоннеля-шоссе между рельсов узкоколейки.

Сначала мы въехали в "Черную дыру" на "Волге" через главный портал. Фары высвечивали асфальтовую дорогу, заключенную в предлинную бетонную трубу - потерну. Здесь запросто мог бы пройти метропоезд, будь колея пошире. Из темноты возникали огромные залы-перекрестки, где на поворотных крестовинах вагонеточные составы направлялись в боковые штреки-коридоры.

Это была самая настоящая Зона - загадочная, мрачная, коварная... Легко представить, как под эти своды тихо - на электромоторах - вплывает при свете прожекторов подводная лодка, как закрывается за ней батопорт и мощные насосы откачивают воду, обнажая корабль глубин до киля... Подводные лодки загонялись сюда, как снаряды в канал орудия, даром что бетонного, а потом бесшумно "выстреливались" в море.

Проехав по подземному шоссе-потерне с полкилометра, Стефановский угодил передним левым колесом в распахнутый люк. Застряли. Пришлось выбираться из машины и идти пешком. Фары оставили включенными, чтобы потом можно было отыскать в этом лабиринте покинутое авто.

Мои спутники бывали здесь в лучшие времена, когда подземный судоремонтный завод был залит ярким светом, а вокруг кипела работа: сновали автомашины и вагонетки, спешили корабелы, гремели цепи подъемников, визжали сверла и фрезы станков... Ирина Карачинцева побывала здесь лишь однажды, когда шла наладка распредщитов, но дальше подземной электростанции её не пустили. Стефановский же несколько лет прослужил здесь главным инженером и теперь с горечью вглядывался в изуродованные стены, в останки исковерканного оборудования.

Мы выбираемся на подземный причал, к чугунным палам которого швартовались субмарины. Тускло поблескивает вода в канале под высокими бетонными сводами. Плавный изгиб канала-тоннеля уходит далеко в глубь горы, туда, где бетонный гидрозатвор перекрывает выход в открытое море. Шум прибоя доносится сюда, будто из прижатой к уху раковины. И ещё ветерок гуляет по гигантской трубе от входа к выходу.

К причалу прибился ржавый понтон. Мы спускаемся на него

по вертикальному трапу и, отталкиваясь руками от стенок, медленно плывем навстречу выходу. Это какая-то подземная Венеция. Впрочем, более точное ощущение: мы плывем под массивом фараоновой пирамиды. Ведь древние египтяне доставляли тела умерших царей к усыпальницам на погребальных лодках по специально прорытым каналам...

Направляю луч фонаря в воду. Она чистейшая, но дно канала не просматривается - глубина его около десяти метров. Зато тут же появляется стайка юркой кефали.

Как странно плыть под землей! Разве что спелеологи в пещерных озерах наблюдают такую игру света, темени и водяных бликов. Нечто подобное испытывал, когда плыл на плотике по загнанной в трубы московской речке Неглинке. Но здесь обширнейшее пространство, оно совершенно не давит и только вводит в азарт - а дальше что, за тем поворотом, в том рукаве, за этой дверью, в тех проемах?..

Это мрачное и величественное подземелье - "Объект № 825 ГТС" - начали рыть в середине 50-х годов, когда США и СССР стали раскручивать витки атомной истерии. Несколько раньше Сталин утвердил комплексный план защиты от ядерного оружия основных промышленных и оборонных объектов страны. Проект балаклавского подземного завода по ремонту подводных лодок вождь Страны Советов рассматривал и визировал лично. Это был единственный в мире (таким он остается и по сию пору) подземный завод по ремонту подводных лодок.

Если бы у трансурановых элементов был запах, то можно было бы сказать, что в мире запахло оружейным плутонием. На полигонах Невады и Новой Земли вздымались ядерные грибы. Вызревал Карибский кризис, как запал третьей мировой - термоядерной - и потому последней на планете войны. Обе сверхдержавы поспешно наращивали арсеналы атомных бомб, атомных боеголовок для ракет и торпед, угрожая друг другу превентивными ударами и ударами возмездия. Развернулось бешеное подземное строительство. Под скалы и в шахты прятали командные пункты и баллистические ракеты, ангары и военные заводы... Целые города уходили в земные недра, ветвясь там, как кротовые норы. Вот тогда-то - летом 1957 года - в Балаклаве и появились маркшейдеры Министерства специальных монтажных работ. Работали круглосуточно, как шахтеры, в четыре смены. Шаг за шагом, кубометр за кубометром, день за днем и год за годом... Общая выработка скального грунта превышала 25 тысяч кубометров. В скальной толще западного утеса возникали рукотворные расщелины и пещеры, которые превращались в подземные дороги, шлюзовые камеры, цеха, арсеналы,

хранилища, кабинеты, причалы, в глубоководный канал и сухой док, в который могла войти подводная лодка. Вообще же в случае ядерной угрозы в подземной гавани могли укрыться целая бригада субмарин, а также несколько тысяч человек.

- О ходе строительства Хрущеву докладывали особо, - рассказывает Владимир Стефановский. - И конечно же, торопились отрапортовать о досрочной сдаче объекта. Док решили не удлинять, чтобы не затягивать сроки. Поэтому подземный завод смог принимать только средние подводные лодки - 613-го и 633-го проектов, а когда на Черноморский флот стали приходить большие субмарины, укрытие стало терять свое оборонное значение. Неразумно было строить такую махину всего лишь под один проект... Говорят, Хрущев осмотрел сооружение, махнул рукой и сказал: "Надо отдать все это виноделам!"

- И отдали бы! - продолжает бывший вице-мэр Севастополя Валерий Иванов. Мы встретились с ним после нашей вылазки. - Вспомните, в те годы шла бурная кампания "Перекуем мечи на орала!", сокращались Вооруженные силы, по живому резали флот. Но за судьбу балаклавского укрытия вступился адмирал Николай Герасимович Кузнецов, который хоть и пребывал в опале, но отчаянно бомбардировал ЦК КПСС своими спецдокладами и письмами. Он и отстоял подземный завод. Строили его пять лет: с 1957 по 1961 год. А эксплуатировали на полную мощность почти треть века, вплоть до 1993 года, когда его передали Украине.

...Впереди забрезжил слабый свет. Потом дуга подземного канала вспыхнула ярким овалом выхода в море. Мы причалили к массивной железобетонной перемычке, скорее обрушенной, чем опущенной в воду. Взойдя на нее, мы увидели скопище медуз, кишевших в конце канала. Они прятались тут от надвигающегося шторма. Противоатомное укрытие для подводных лодок превратилось в убежище для них.

Да, в создание этого шедевра военно-морской фортификации были вложены грандиозный человеческий труд и многие миллионы тех рублей, которые вполне соответствовали тогда долларам. Бросить укрытие на разграбление и запустение или же попытаться извлечь из "Черной дыры" хотя бы часть тех средств, которые она поглотила? Эту проблему решают сегодня отцы города во главе с Александром Кунцевичем. Севастопольское Морское собрание во главе с Владимиром Стефановским предложило проект создания в укрытии историко-заповедной зоны "Подземелье Холодной войны". В неё бы вошли экспозиционные залы, размещенные в бывших цехах и арсеналах, подводная лодка, стоящая у подземного причала, туристский центр, кинозал с хроникой времен активного военного

противостояния, наконец, подземный мемориал, где была бы увековечена память подводников, погибших на той - без выстрелов воистину холодной войне в океанских глубинах.

Бывший вице-мэр Севастополя, а ещё раньше начальник Штаба гражданской обороны города Валерий Борисович Иванов утверждает со знанием дела:

- Весь подземный комплекс является единственным в СНГ историческим памятником военно-инженерного искусства Холодной войны. Его надо не только сохранить, его можно с толком использовать. "Труба", в которую улетели миллионы рублей, должна вернуть их сторицей. Смотрите, ведь своды и канал Укрытия позволяют крейсерским яхтам заходить в подземную гавань со всем своим стоячим такелажем. Наш культурно-исторический центр "Севастополь" предлагает создать там международную яхтенную марину, спортивно-экскурсионную базу подводного плавания, музейно-туристические маршруты... Правда, есть и более приземленный проект - выращивать в штольне шампиньоны. Но в любом случае необходима полная демилитаризация бухты. Только тогда можно будет надеяться на серьезные инвестиции в проект, в том числе и зарубежные. На конверсионном объекте уже побывали торговые атташе из сорока трех стран мира...

А пока в "Черной дыре" глухо ухает кувалда очередного добытчика...

Из официальной справки Горная выработка в арочном железобетоне представляет собой объект противоатомной защиты 1-й категории. Комбинированный подземный канал вмещал до семи подводных лодок. При угрозе ядерного нападения в штольнях завода могли укрыться несколько тысяч человек.

Глубина канала - 6 м Ширина - 6 м Высота до свода - 12 м Общий объем - 45 000 куб. м. В том числе воды - 20 000 куб. м.

Общая площадь - 6000 кв. м.

Часть третья СУДЬБА МОРЯКА В РОССИИ

Глава первая ГЕЙША ЛЕЙТЕНАНТА АМЕЛЬКО

Адмирал Николай Николаевич Амелько - ныне здравствующий патриарх отечественного флота - родился в Петрограде в год начала Первой мировой войны, а свою службу на морях начал в 1931 году. Участвовал в советско-финской войне. Во время Великой Отечественной командовал на Балтике дивизионами кораблей различного назначения. Пережил все невзгоды блокады. С 1962 по 1969 год возглавлял Тихоокеанский флот. Последняя должность - заместитель начальника Генерального штаба Вооруженных Сил СССР по ВМФ.

- Мы были первыми лейтенантами советского военного

флота. Тогда, когда нас выпускали из училища - в мае 1936 года, только что ввели персональные воинские звания, и вместо "командиров РККФ XXII категории" мы все, около пятисот человек, стали "лейтенантами".

Выпуск производил Маршал Советского Союза М. Тухачевский. Он-то и объявил, по каким флотам и кораблям мы назначены. Мне же и ещё пятерым выпускникам было сказано: "А вы - особая группа. После отпуска прибудете в Москву на Знаменку, дом 14, и продолжите свое обучение очень нужному нашему государству делу".

Я рвался в моря и был обескуражен таким поворотом своей судьбы. К тому же друзья над нами посмеивались: "Недоучились, вот и попали в особую группу второгодников".

И только в Москве я узнал, что мы будем служить в 4-м управлении РККА, то есть в Разведывательном управлении Генерального штаба Красной Армии.

- А сейчас выбирайте себе другие фамилии, - объявили нам, - снимайте мундиры, переодевайтесь в гражданские костюмы (они в соседней комнате) и поедем за город, где будем жить и учиться.

Увезли в зашторенных ЗИСах. Остановились у высокого забора с надписью "Общежитие НКО". Охранялось оно вооруженными сторожами с овчарками. Разместили нас в большом старинном особняке, и стали мы учиться на разведчиков-нелегалов...

И опять я был разочарован своим назначением: определили меня в Морское отделение 5-го отдела Разведуправления Генштаба.

Наступил 1937 год. Новый год Разведуправление встречало коллективно в Доме РККА с семьями и родными: речи, танцы и концерты. Вечер вел Аркадий Райкин, тогда ещё начинающий и совсем неизвестный. Кто мог подумать, что наступает год тяжелейших испытаний для всех. Политическая обстановка в стране сгущалась день ото дня.

Об арестах, репрессиях, начавшихся ещё в 1936 году, мы знали понаслышке и говорили о них только шепотом. В 1937 году эта волна докатилась и до руководства Народного комиссариата обороны.

В конце мая в здании только что построенной Академии имени М.В. Фрунзе на Зубовской площади проходил партийный актив с повесткой дня борьбы с врагами советской власти. Докладчиком был Ян Гамарник. Громили Пятакова, Зиновьева, Троцкого и других. Конечно, восхваляли И. Сталина. Актив закончился около 23 часов. А утром 31 мая, придя на работу, все стали шептаться, что сегодня ночью дома застрелился Гамарник.

Через некоторое время прошел слух об аресте Тухачевского, а потом - Уборевича. От проезжающих через Москву сослуживцев узнавали, что на флотах повальные аресты командиров, офицеров и даже командующих. Пошли аресты и в Разведывательном управлении, в том числе и в нашем 5-м отделе.

При проверке делопроизводства в Морском отделении обнаружили пропажу двух пустяковых бумажек, одну я помню до сих пор, это была препроводительная записка к пишущей машинке, которую я отправлял посылкой в разведывательный отдел Черноморского флота, но она имела гриф "секретно". Тогда все у нас было "секретно". Такого же сорта была и вторая бумажка. Это происшествие было расценено как чрезвычайное. Начальника отдела полковника Богомолова, моего шефа капитан-лейтенанта Локотоша и меня вызвал начальник РУ ГШ комкор С.П. Урицкий. Возмущался, орал... Показал на меня пальцем Богомолову: "Набрали детей, вот теперь расхлебывайте!" Приказал меня и Локотоша отдать под суд.

Судили нас в трибунале Московского военного округа на Арбате. Суд был закрытый и скорый: признать виновными и осудить на три года исправительно-трудовых работ. До рассмотрения кассационной жалобы оставили нас на свободе.

Разбор жалобы длился очень долго. На работу мы уже не ходили, а жалованье месяца три нам платили. Жил я тогда в общежитии при жилом доме РУ ГШ на Плющихе, где размещали отозванных из-за границы военных атташе. Судьба многих из них тоже была потом незавидной. Мой сосед по комнате, отозванный из Японии, подарил мне несколько открыток с изображением гейш. Подарок оказался роковым... Однажды ночью взяли и меня. Привели в длинный широкий коридор, с обеих сторон много дверей в кабинеты. Подвели к столу, открыли страницу журнала, положили на неё металлическую планку с прорезью на одну строчку с моей фамилией, заставили расписаться. Прорезь - это чтобы я не видел фамилии других арестованных. Из кабинетов слышны крики, стоны, возня. Понял, что там на допросах избивали.

Завели меня в один из кабинетов, за письменным столом сидит майор танковых войск. У письменного стола - небольшой приставной столик, около него стул, куда мне и приказали сесть. В углу тумбочка с телефоном и графином воды, в другом углу - железный сейф. Майор открыл папку с какими-то бумагами. Начал заполнять анкеты, спрашивает меня фамилию, имя, отчество, когда и где учился, где родился, кто родители и другие обычные для анкеты вопросы.

Закончив эту процедуру, следователь заорал на меня: "Ну,

говори, на кого ты шпионил? На немцев или японцев?" Я же совсем обалдел и язык проглотил. "Говори! А то вот как дам этим графином по балде!"

Я стал рассказывать о своей недолгой службе...

"Говори правду!" И показывает мне открытку японской гейши, которую отобрали при аресте.

"Это кто такая?! Связная? Назови имя, фамилию!"

"Да кто же знает, как её зовут?! Это же открытка! Мне подарил её С..."

Следователь внимательно изучил обратную сторону, хмыкнул и долго, молча, писал. Потом сунул мне лист - "Подпиши!".

А я не подписываю, ведь меня в шпионаже обвинили. Следователь: "Подписывай, дурак, это всего лишь протокол допроса!" Я подписал. Приказал сидеть и ушел куда-то.

Долго не было, потом вернулся, приказал идти с ним. Привел в большой кабинет, видимо, к своему начальнику. Тот держал речь, суть которой в том, что страна в опасности, кругом враги, шпионы. Органы НКВД поставили искоренять это зло, но бывают ошибки и у них, что случилось на примере со мной.

"Все, дежурный, уведите!"

Повели меня не в одиночку, а в большую камеру, в которой сидело человек сто двадцать. Народ там был всякий, но преимущественно люди пожилые. Все - политические, уголовников не было. Выводили во двор на прогулку. Кормили очень плохо, но некоторым присылали деньги, их не выдавали, а только говорили, что можно на них купить. И вдруг мне дают кусок маргарина и кольцо заплесневелой вареной колбасы. Но от кого сей чудный дар? У меня же в Москве ни одной родной души!

Позднее моя жена, а тогда просто знакомая Таня Левтеева, рассказала, что это она, назвавшись моей сестрой, две ночи стояла в очереди, чтобы передать мне эту скромную посылку...

Где-то через месяц открылся "скворечник" - окошко в двери, и я услышал невероятное: "Амелько, с вещами на выход!"

А вещей-то у меня - брюки да китель с пуговицами из жеваного хлеба, пришитые спичкой нитками из тюфяка; фуражка без ремешка и "краба" да перчатки. Вышел я из тюрьмы - а куда идти? Ни дома, ни службы, сел на бровку тротуара и заплакал. Шок такой был... Подошел ко мне милиционер, порасспросил, что да как, отвел к себе домой, напоил горячим чаем. Совладал я с собой и бегом в Главный штаб ВМФ. Принял меня адмирал Алафузов. Я ему чуть в ножки не упал: "Заберите меня на флот! Я же моряк, а не разведчик!" Тут заходит в кабинет нарком ВМФ Николай Герасимович Кузнецов: "Вы кто по специальности?" - "Штурман". - "Штурмана нам нужны. Поедете на Балтику

служить". Алафузов разводит руками: "Да он же в кадрах Генштаба РККА!" "Ничего, я с Ворошиловым поговорю".

Так решилась моя флотская судьба, благодаря этому замечательному человеку и настоящему флотоводцу - Николаю Герасимовичу Кузнецову..."

И Амелько отыскал в густом "иконостасе" своих наград на парадной тужурке медаль с профилем Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова.

Глава вторая КОЧЕГАР ПЕРВОГО РАНГА

Когда я услышал о нем, подумал, что это из серии самых коротких анекдотов - бывший командир "термоядерного исполина" работает истопником в одной из питерских котельных. Может, спился моряк и дошел до такой вот жизни?

Нет, не спился. Просто жизнь наша полна ныне подобными анекдотами... Мало ли академиков, ушедших на старости лет в дворники? Попробуй проживи на одну пенсию, даже офицерскую, если у тебя и дочери, и внучки...

Капитан 1-го ранга Сергей Соболевский командовал атомной ракетной подводной лодкой К-411. В историю подводного флота вошел тем, что в августе 1971 года впервые привел на Северный полюс атомарину с межконтинентальными ракетами на борту, по сути дела целый подводный ракетодром. Дело это было весьма непростое и опасное, поскольку подледные плавания только-только начинались. К тому же К-411 была не приспособлена для высокоширотных походов: за 88-й параллелью её навигационная система давала серьезные сбои. Правда, подлодка Соболевского была оснащена уникальной по тому времени всплывающей антенной, которую командир и его экипаж успешно испытали в арктических условиях. За тот и другие подледные походы получил он орден Красного Знамени.

После увольнения в запас Соболевский вернулся в родной Питер. Тут бы и пожить в свое удовольствие, однако пресловутая "шоковая терапия" превратила все северные накопления в пшик. И пошел Соболевский на курсы операторов газовых отопительных систем. Благо техника схожа с лодочной вентили, трубопроводы, захлопки... В общем, все как в известные годы - "мы те, кто когда-то носили погоны, теперь же мы носим мешки на плечах". Но это на чужбине, а тут у себя на Родине, которую ты защищал под ракетно-ядерным щитом без малого всю жизнь. Ведь погоны Соболевский надел в четырнадцать лет, поступив в ленинградский "подгот" - военно-морское подготовительное училище. Конечно, мешки на плечах бывший капитан 1-го ранга не носит, да и уголек в печи шуровать ему не приходится. В котельной - корабельные порядок и чистота, словно в реакторном

отсеке. И если раньше Соболевскому приходилось иметь дело с градусами широтной сетки планеты, то теперь - с градусами заданного температурного режима.

Что стал я пролетарием - горжусь!
Без устали, без отдыха, без фальши,
Стараюсь, напрягаюсь и тружусь,
Как юный лейтенант - на генеральше.

Эти саркастические слова Соболевский выписал себе в качестве нынешнего девиза.

Полагаю, что Сергей Евгеньевич мог бы найти более престижную работу. Но он предпочел общество дворников и истопников. В этом его протест против чиновной системы, не помнящей заслуг перед отечеством, против унизительной доли отставного офицерства. В любой морской державе подводники - элита флота. А флотские офицеры, как установили российские социологи, воплощают в себе лучшие черты государственных людей: честь, интеллект, отвага... Проймет ли эскапада Соболевского кого-либо из сановников? Не уверен... Но он швырнул им под ноги свою кочегарскую рукавицу, словно рыцарскую перчатку.

Есть и другие мотивы, по которым Сергей Евгеньевич сделал свой выбор.

- Не хотелось быть тыбиком!

- Кем, кем?

- Тыбиком. Сидишь дома и все время слышишь: ты бы сходил, ты бы вынес, ты бы сделал... Не лежит у меня душа и к административной работе. Идти в управдомы, как великий комбинатор завещал? Слуга покорный, я уж лучше в котельной буду, тут машинная среда, к которой я привык в прочном корпусе, тут огонь, жизнь живая... Да и приятно сознавать, что твой труд необходим людям. Вон посмотрите, что на Дальнем Востоке с отоплением творится. Это же форменное издевательство над людьми... У меня служба с первого до последнего дня на Севере прошла. Знаете, намерзся... К огоньку тянет!

И Соболевский идет к своим огромным обмурованным котлам, заглядывает в смотровые глазки, смотрит, как бушует в топках газовое пламя.

В операторской бытовке хранит он потрепанный флотский альбом: вот он на мостике атомного подводного крейсера, вот и сам крейсер-исполин с вздыбленным ракетным загривком, вот друзья-товарищи в пилотках и фуражках. А этот снимок особенный. Он сделан в точке Северного полюса. Всплывать не стали - не позволила ледовая обстановка. Но в первом - торпедном - отсеке накрыли складные столы и отметили подо

льдами свою победу, как положено. Даже Нептун с русалками приходили поздравить.

В одном из уголков бытовки устроен небольшой мемориал незабвенной К-411. Вот она, красавица, на полотне, написанная маслом командиром БЧ-2 (ракетной боевой части). Под картиной столик с двумя снарядными гильзами и матросской лентой с надписью "Северный флот"... Это так, для души.

Всякое мелкое коммунальное начальство и не догадывается, что имеет дело не с простым оператором, а с бывшим командиром стратегического атомохода; порой нарывается Соболевский на мелкое хамство, окрики, но выручает флотская привычка воспринимать жизнь с юмором.

Зато по праздником собирается он с офицерами своего былого экипажа в баньку. Вот там он снова для всех - "товарищ командир". Там и гитара прозвенит, там Соболевский и стихи читает, любимое, написанное однокашником Радием Радушкевичем:

Передний край - он есть везде:

В сраженье, в творчестве, в труде.

И за невидимой чертой В ревущей бездне океана В дымах январского тумана Лежит передний край морской.

Сколько раз капитан 1-го ранга Сергей Соболевский выходил на тот морской передний край - и безусым лейтенантом, и седоватым командиром, сочтет он в праздник.

Если вы случайно заглянете в котельную на Лиговке и увидите на стене среди плакатиков по технике безопасности картину в золоченом багете, изображающую черную громадину атомного подводного крейсера стратегического назначения, знайте, командир этого исторического корабля несет свои горячие вахты именно здесь - под ледяной броней нынешней жизни.

Глава третья ПРИНЯЛ ВЗРЫВ НА СЕБЯ...

Я увидел его на балу в санкт-петербургском клубе моряков-подводников: высокий капитан 3-го ранга вел в танце свою жену. В глаза бросился красный охват костыля поверх золотых галунов на рукаве. Каждое движение давалось моряку с большим трудом...

- Кто это? - спросил у председателя клуба Игоря Курдина.

- Это наш флотский Маресьев... У него нет левой руки и правой ноги.

- И служит?!

- Да. Главком разрешил ему остаться в кадрах.

Беда случилась 29 мая 1992 года, когда капитан-лейтенант Дмитрий Лохов вошел в шестой отсек атомной подводной лодки К-502... Раздался взрыв. Неисправный компрессор рванул, как

осколочный снаряд. Куски тяжелого железа перебили руку и обе ноги. Лохов упал, даже не потеряв сознания от жуткой боли... Стоявшему рядом флагманскому механику досталось горше - отлетевшая деталь угодила в живот. Через полчаса он скончался на санитарных носилках. И тогда все внимание врачей переключилось на капитан-лейтенанта.

- Ой, да тебя даже не зажгутовали! - удивился лодочный врач, подоспевший на помощь. Лохова вытащили на пирс через тесный аварийный люк.

- Ногу не потеряйте! - пытался шутить он. Правая нога болталась на одной коже. Ее ампутировали прямо на причале, не дожидаясь санитарного вертолета, вылетевшего в Западную Лицу из Североморска.

Не считая убитого флагмеха, покалечило ещё четверых моряков. Но пуще всего его - Дмитрия Лохова... Парня уже не числили в списках живых, ему заказали весьма дефицитный по тем временам гроб. Капитан-лейтенат потерял очень много крови. К тому же оказалось, что у него редкая группа, врачи обратились по местному телевидению к жителям поселка и морякам базы. Первой прибежала жена - Света. Она была готова отдать мужу всю свою кровь, но не совпали группы. Пришли матросы из лоховского экипажа... Они-то и спасли своего офицера: Лохову полностью сменили кровь, но от пережитого шока она не свертывалась. Пять переливаний подряд, пока, наконец, достигли положительного эффекта. Дмитрия откачали в прямом смысле этого слова.

Пока он лежал в госпитале, отец, сам старый моряк, написал письмо главнокомандующему Военно-морским флотом с просьбой не увольнять искалеченного сына, а дать ему возможность служить в военной приемке кораблей. И адмирал Громов принял воистину беспрецедентное решение: оставить на службе полубезрукого, полубезногого офицера. Такое случалось разве что в петровские времена, когда искалеченного в бою храбреца оставляли в полку в качестве живой реликвии.

Нельзя считать Дмитрия Лохова жертвой "несчастного случая на производстве". У него самое настоящее боевое ранение.

Современная атомарина - это узилище чудовищных энергий: электрических, ядерных, тепловых, химических, заключенных в тесную броню прочного корпуса. Никому не придет в голову размещать пороховой погреб в бензохранилище. Но именно так, с такой степенью пожаровзрывоопасности, устроены подводные лодки, где кислород в убийственном соседстве с маслом, электрощиты - с соленой водой, регенерация - с соляром. И это не от недомыслия, а от жестокой военной необходимости плавать под водой быстро, скрытно, грозно. В этом жизнеопасном пространстве, выгороженном в жизнеопасной среде, подводники вынуждены жить так, как живут солдаты на передовой, - смерть в любую секунду от любой случайности. Даже если лодка стоит у причала, она все равно "зона повышенной опасности". Подводник не ходит в штыковую атаку и никогда не видит противника в лицо. Но он в любой момент готов схватиться врукопашную с взбесившейся от боевой раны или заводского дефекта машиной, с беспощадным в слепой ярости агрегатом, мечущим электромолнии, бьющим струями кипящего масла, крутого пара, огня... Именно в такую переделку и попал Лохов.

К тому же есть ещё одно обстоятельство, которое переводит трагедию на К-502 в боевой план: в тот год из-за привычных ныне финансовых трудностей с кораблей ушли сотни специалистов среднего звена - мичманов. Но атомные подводные лодки по-прежнему должны выходить в моря. Этого требовали оборонные интересы России. И тогда офицеры с других кораблей заменяли на боевых постах ушедших техников. Вот и капитан-лейтенант Лохов вышел в тот особенно трудный год не на своей лодке, а на чужой, выполняя обязанности мичмана, подавшегося в коммерцию. Все было так, как в известные времена, когда офицеры шли воевать рядовыми бойцами...

Государство наше не жалует и крепких мужиков, а что уж говорить об инвалидах... Они сразу же уходят на второй, а то и третий план жизни. Кроме тех, кто яростно не желают считать себя инвалидами: лезут в горы на своих колясках, прыгают с

парашютом, поднимают в небо самолеты... Лохов из этой категории.

Однако жизнь пришлось начинать практически заново. И поначалу лестница на родной, третий, этаж казалась непреодолимым препятствием. С трудом поднимался, опираясь на хрупкое плечо жены. Неудобным и даже враждебным стало окружающее пространство, привычные с детства вещи стали непослушными и неподвластными.

Была надежда, что местный собес выхлопочет Лохову автомобиль с ручным управлением. Выхлопотал - "Оку". Лохов при своем росте метр девяносто и при весе 90 килограммов едва влезал в миниатюрную машину. Пришлось её вернуть. Тогда порешили так: собес выплатит стоимость "Оки", а Лохов, добавив некую сумму, купит то, что подходит ему по комплекции. Так и сделали, набрали в долг у друзей и родственников и приобрели подержанную "тойоту" с правым расположением руля - так удобнее залезать и выбираться с покалеченными ногами (уцелевшая не гнется в колене) . Сами переделали машину под весьма нестандартное ручное управление. Это тоже влетело в копеечку. В общем, в долгах как в шелках. А обещанную собесом денежную компенсацию за возвращенную "Оку" Лоховы ждут второй год и, похоже, прождут столько, сколько пророчит известная пословица. Но "флотский Маресьев" не теряет духа. Слава богу, он при мундире и должности. А самое главное - при такой жене, как Светлана, ставшей его опорой в прямом и переносном смысле слова, при таком отце, как Юрий Дмитриевич, и при таком сыне, как Паша.

Но даже и столь дружной, сплоченной семье не под силу новый расход приобрести коленный шарнир германского производства, с которым хирурги связывают надежды на облегчение участи офицера-инвалида. Откликнется ли чья-то щедрая душа после публикации этих строк? А вдруг...

Глава четвертая ПОСАДКА НА ПАЛУБУ

Голубое небо над океаном перекрещено белыми самолетными следами наискось, и оттого похоже на огромный Андреевский флаг, реющий над всей Атлантикой.

Полетная палуба тяжелого авианесущего крейсера "Киев". Самолеты вертикального старта. Вот один из них - ярко-синий иглоносый ракетоплан выкатывается на площадку, нажженную реактивным пламенем. Адская какофония вертикального взлета начинается с тихого, быстро нарастающего воя, который сменяется пронзительным звенящим визгом, тонущим вскоре во вселенском реве, от которого меркнет в глазах свет и начинает вибрировать грудная клетка.

За пилотской кабиной вздыбливается "загривок" воздухозаборника, и свирепый рев подъемно-маршевых движков вбуравливается в уши. Из распахнутого зеленостворчатого брюха машины ударяет в палубу сноп желтого пламени, и самолет, расшеперившийся, словно взлетающий майский жук, приподнимается на трех огнеструйных столпах. Миг надрывнейшего рева колеса отрываются от палубы; штурмовик неуверенно - колесам нужна твердь покачав ими, порыскав носом, будто вынюхивая что-то, медленно вздымается все выше и выше и наконец зависает на высоте человеческого роста, оглашая все вокруг ракетным грохотом.

Есть что-то бредовое, сюрреалистическое в этом зрелище: неподвижно висящий в воздухе самолет, исторгающий чудовищный, рвущий барабанные перепонки рев. Весь твой прошлый опыт вопит, возмущается: не верь глазам своим, что-то тут не так, этого не может быть! Ну просто как у Чуковского "рыбы посуху гуляют, жабы по небу летают".

Но вот самолет плывет над палубой, уходит за её край - над неспокойное море, а потом, быстро наращивая скорость, уносится, поджав закрылки и ноги-шасси, в пронзительную синь атлантического неба...

После схлынувшего рева рокот трактора покажется шепотом ангела. Так они взлетают, и так они садятся. Но в жизни случается иногда такое, что потом долго не укладывается в сознании и чему не могут поверить даже специалисты...

Первые подробности этого беспрецедентного случая: в открытом океане самолет с вертикальным стартом из-за каких-то технических неполадок не смог осуществить посадку на палубу корабля. Летчик обязан был катапультироваться, но решил спасти машину... Летчик - майор Василий Петрович Глушко, 1951 года рождения, пилот 2-го класса.

К этим небогатым анкетным данным могу теперь добавить, что волосы у Глушко кучерявые, глаза карие, характер спокойный, общительный, а родом он из запорожских казаков...

Мы сидим с Глушко в кубрике дежурных экипажей, и, пока специалисты налаживают видеомагнитофон с записью посадки, Василий рассказывает:

- Летели группой. Нормально отстрелялись. На посадку заходил третьим. Вдруг на панели погасла лампочка, которая должна гореть. Доложил руководителю полетов. Был бы берег поближе, можно было бы сесть на запасной аэродром. А тут океан. Надо прыгать. В зоне корабля, как всегда, натовский самолет-разведчик крутится. Такая злость меня взяла: кувыркаться на глазах супостата! Он же заснимет все: как самолет

в воду падает, как летчика вылавливают... Ну уж нет! Чувствую, что посажу. Не знаю как, но посажу! Уверенность такая была. Старые летчики учили: принял решение - доводи до конца, замечешься - погибнешь. Решился, и сразу мысли, как на табло: "коснуться палубы ближе к корме", "сброс оборотов", "тормози!". Наши все сели. Самолеты вниз убрать не успели - оттащили их ближе к надстройке. Захожу на посадочную глиссаду. Корма все ближе и ближе. Сгруппировался...

Тут заработал телевизор, и на экране возник звездообразный фас заходящего на посадку самолета. Он мчится на оператора с огромной скоростью, кормовой срез пересекает на высоте человеческого роста. Резкий клевок. Самолет, едва не ткнувшись носом в палубу, подскакивает, плюхается, и вдруг его резко бросает вправо, прямо на прижавшуюся к надстройке машину. Там под стеклянным фонарем ещё сидит не успевший выбраться из кабины летчик. Мгновение - и самолет круто отворачивает в сторону. Задымились шины, мертво схваченные тормозами. Машина пошла юзом, растирая о палубу свою смертельную скорость, и замерла в каком-то метре от крыла соседнего самолета...

И на корабль упала тишина.

Первым подбежал к самолету техник - старший лейтенант Сергей Глушаков. Это важно отметить, потому что машина слегка дымилась, в любую секунду она могла полыхнуть взрывом - мало ли как поведут себя после аварийной посадки двигатели?! Это уже потом выяснилось, что дымились шины, а тогда Сергей, не раздумывая - рванет, не рванет, - бросился к летчику, взлетел по стремянке, откинул фонарь.

- Молодец! - только и крикнул он Глушко, помогая освободиться от ремней.

Пошатываясь, Василий прошел в кубрик дежурных экипажей, куда уже спустился вице-адмирал, наблюдавший посадку.

- Товарищ вице-адмирал...

Старый моряк прервал доклад крепким объятием. Потом Глушко окружили со всех сторон, поздравляли, жали руки. Кто-то уже требовал писать объяснительную записку.

- Подождите, дайте пообедать! - отмахнулся Глушко. Но есть не стал, выпил лишь стакан компота...

Так уж получилось тогда, что все внимание, все, как говорится, лавры достались летчику, а фигура другого человека, разделившего с Глушко в известной мере и риск и успех операции, оказалась в тени. Я имею в виду руководителя полетов майора Колесниченко. Будь он офицером, мягко говоря, более осторожным, опротестуй решение летчика, запрети дерзкий

эксперимент ничего бы не было, как не было бы ценной машины, а главное - осталась бы неизвестной причина отказа техники... Но Колесниченко недаром считается асом корабельной авиации. Сам не раз с честью выходил из трудных ситуаций, а в этот раз вот поверил в земляка: "Глушко - посадит!"

Когда в воздухе много машин, руководителю полетов (РП) приходится работать с четкостью жонглера. Перед глазами - экран радара с россыпью отметок; в ушах - хор докладов и запросов. К тому же на рабочую волну то и дело прорывался чей-то джаз, и во всем этом орище надо было сразу же выделить доклад о погасшей лампочке, оценить технические последствия сигнала, произвести прикидочные расчеты, чтобы представить, как будет проходить посадка...

В эфире финал операции выглядел так.

РП: Четыреста двадцать третий, спокойно. Будем садиться... Удаление?

423-й (позывной Глушко): Удаление три километра.

РП: Проверь скорость... Поддерживай ножкой!

423-й: Поддерживаю.

РП: Четыреста двадцать третий, проверь скорость!

Скорость, четыреста двадцать третий!!!

Придержи вертикальную. Вертикальную!..

(Глушко не отвечал. Он уже несся над палубой.)

Тормози! Тормози!.. Выключай двигатели!

Самолет ударился передней стойкой шасси о палубу, стойка выдержала, немало погасив при ударе скорость. Второй подскок также приостановил машину. Вовремя наложенные тормоза - и реактивный самолет, при посадке пробегающий по земле многие сотни метров, вместил свой бег в считанные десятки шагов. В этом-то и состояла уникальность посадки - не на авианосец, на противолодочный крейсер, полетная палуба которого отнюдь не посадочная полоса, а площадка для подъема вертолетов и машин вертикального старта. Никто ещё в мире так не садился. И, безусловно, в историю авиации посадка эта войдет с именем летчика, как и петля Нестерова, как штопор Арцеулова...

Потом удивлялись: "если бы он коснулся палубы чуть позже...", "если бы летчик соседней машины не успел поднять консоли...", "если бы руководитель полетов не сумел понять, что за лампочка...". Но удивляться тут нечему: все эти случайности, из которых сложился успех невероятной посадки, пронизаны одной закономерностью - мастерством экипажа.

Нет такого знака зодиака, который предрекал бы рождение летчика. В самой обыкновенной рабочей семье родился мальчик - меньшой из четырех братьев, который вдруг страстно потянулся в

небо. Для этого "вдруг" были свои причины. Старший брат Василия Глушко - Владимир - во время службы в армии первым из рода потомственных металлистов шагнул в небо. Шагнул в прямом смысле - с борта десантного самолета - и раскрыл над головой парашютный купол.

Муж тетки, сестры отца, летчик Погрибной бомбил во время войны Берлин. Погиб в воздухе.

Отец Василия, Петр Тимофеевич Глушко, листопрокатчик "Запорожстали", служил на Тихоокеанском флоте, а до войны учился ремеслу у матроса с броненосца "Потемкин" Пазюка, вернувшегося из эмиграции в родное Запорожье.

Ветры морские и ветры небесные кружили над хатой, что на Типографской улице.

В аэроклуб Вася Глушко пришел восьмиклассником. Сказали - подрасти, принимаем с восемнадцати лет. Его приняли в семнадцать. Настоял. Добился. Работал помощником кузнеца - ковал заготовки для токарных резцов. Известно, работа с железом металлизирует и характер. Характер нужен был крепкий, чтобы твердо следовать избранному принципу: "первым делом, первым делом самолеты..."

Ни одна запорожская дивчина не могла похвастаться тем, что завладела тогда сердцем широкоплечего кудрявого парня. Все свободные вечера, все выходные уходили у него на занятия в аэроклубе. Свою суженую нашел лишь тогда, когда "встал на крыло", в одном приаэродромном городке...

Первый полет Глушко совершил не через год после начала учебы, как все курсанты, а через месяц. Случилось это так. Однажды увидел, как на краю поля сел "кукурузник". Подбежал. Никогда в жизни ещё не видел так близко настоящий самолет.

- Дядя, а это у вас элерон? - неуверенно потрогал закрылок.

- Элерон, - усмехнулся пожилой летчик. - А ты откуда знаешь?

- Я в аэроклубе учусь.

- Ну, тогда залезай.

Сел в кресло правого пилота. Дядя Саша - так звали летчика командует:

- Подбери ноги! Руки на грудь. Подальше от управления!

Взлетели. Первый полет в жизни. До сих пор Василий сладко жмурит глаза: "Чую - лечу!"

Вдруг:

- Ну-ка, давай! Ноги на педали! Бери штурвал! Горизонт по капоту.

Знал бы тогда дядя Саша, кого он "вывез в небо"... Глушко считает его самым первым своим учителем.

Окончив полный курс обучения в системе ДОСААФ, младший лейтенант запаса Василий Глушко написал рапорт военкому: "Прошу призвать меня на службу в Военно-Воздушные Силы СССР. Готов служить в любой точке Родины". Потянули сверхзвуковые скорости, большие высоты, новые земли...

В казахстанские степи уезжал с молодой женой Людмилой, студенткой техникума. Люда защищала диплом, а Василий сдавал экзамены за курс военного авиационного училища - экстерном.

Полковник Харитенко. Второй наставник, которого Глушко вспоминает чаще всего. Именно Харитенко сделал из него не просто летчика - воздушного бойца.

В 1975 году Глушко вырезал из "Красной звезды" фотоснимок необычного корабля - на его палубе стояли самолеты. Противолодочный крейсер "Киев". Самолеты, едва видные в газетном растре, Василий рассматривал с лупой, пытался определить тип машин, но не мог припомнить ничего похожего.

Людмила нечаянно нашла снимок в бумагах мужа. Поняла все сразу.

- Учти, Вася, я выходила замуж за летчика, а не за моряка.

Запоздалое предупреждение. Глушко бомбардировал письмами штаб морской авиации: "Прошу перевести меня на крейсер "Киев". Готов выполнить любое задание Родины!"

Когда в их степном гарнизоне появился подполковник в черной флотской форме, у Глушко тревожно запрыгало сердце. На собеседование его пригласили в числе первых.

- А как семья? - спросил подполковник. - На край света поедет? Мы в море не на неделю выходим. И даже не на месяц. Жена ждать будет?

Глушко замялся с ответом, припомнив давний разговор с женой, и флотский авиатор поставил против его фамилии непонятную "галочку".

Вечером состоялся большой семейный совет. Людмила, умница, не стала перечить: "Служи там, где считаешь нужным. А если придется разлучаться, мы со Стасиком тебя будем ждать".

Стасику шел третий год.

Расцеловал Василий жену и с четырех утра стал поджидать моряка у выхода из гостиницы.

- Товарищ подполковник, зачеркивайте "галочку". Жена согласна на все сто!

Собрали чемоданы и уехали "далеко, далеко, где кочуют туманы". Мечталось о голубой иглоносной машине, стартующей, подобно ракете, с места, а осваивать пришлось вертолет. Надо было прежде всего привыкать к новым режимам полета:

зависанию, вертикальному подъему...

Фуражку с голубым околышем сменил на черную "мичманку", армейские правила - на морские заповеди, главные из которых звучали так: "В океане запасных аэродромов нет", "В море - дома, на берегу - в гостях"...

На корабле в жизнь капитана Глушко вошел новый учитель - майор Кондратьев. Он-то и поднял Василия на "спарке" в небо над океаном. Летели, будто зависли в голубом шаре: синь небес сливалась с синью моря. Первые впечатления - чертовски красиво и... ни одного ориентира.

Почти заново пришлось изучать и аэродинамику, и тактику, и даже морские лоции. В мае семьдесят восьмого первый самостоятельный старт с палубы. В который раз поразился: каким же маленьким выглядит корабль с воздуха и как коротка полетная палуба! Тогда жутковато было опускаться на неё даже по вертикали. А теперь вот и пробежался по ней колесами.

Долгое время Глушко удручало то, что по сухопутной привычке назвал адмирала флота "товарищ маршал", когда представлялся начальнику Главного штаба ВМФ. "Ничего, ничего, - ободрил адмирал флота. - Привыкнете. А за посадку спасибо!"

- Какие планы на жизнь? Научиться взлетать и садиться с укороченным разбегом. А потом? Потом - в академию!

В каюте Глушко висит портрет "отца русской авиации" Жуковского, календарь "600 лет Куликовской битвы" и рисунок Стасика "Папа взлетает с корабля". Незадолго до похода родился второй сын - Василь Василич. В Новый год Людмила подарила (передала заранее замполиту) театральный бинокль и банку черничного варенья. Смысл первого подарка - что за моряк без бинокля?! И намек: почаще бы нам в театр выбираться. Назначение второго ешь чернику, она обостряет зрение, то есть смотри там в оба, будь осторожен.

Глушко совершил памятную посадку в день своего рождения - 14 января. Кто-то сказал: "Родился в рубашке".

- В тельняшке! - поправил Глушко.

Корабль был ещё в море, когда пришло сообщение о награждении майора Глушко орденом Красной Звезды. Радиограмма быстро превратилась в "молнию", листок которой вывесили в кубрике дежурных летчиков:

"За мужество и отвагу, проявленные при освоении новой техники, наш товарищ удостоен высокой государственной награды..."

Орден Василию вручали на палубе крейсера. Обмывали награду, как положено, опустив её на дно фужера. Только вместо шампанского - откуда его возьмешь в океане? - налили яблочный

сок. Потом, по морскому обычаю, Глушко кортиком проколол дырку на парадной тужурке и привинтил к ней тяжелую темно-вишневую звезду. Если внимательно в неё вглядеться, то увидишь в лучах фас заходящего на посадку самолета.

Та немыслимая, сверхсчастливая, неповторенная больше никем и никогда в мире посадка не прошла для Глушко бесследно...

- Судьба за все требует бакшиш, - сказал он мне, грустно улыбаясь, когда я навестил его в главном авиационном госпитале, что расположен в зеленых дебрях Сокольнического парка. На сильнейший стресс, пережитый над палубой "Киева", организм летчика ответил полипами в желудке и черт знает чем еще. Из истребительной авиации Глушко списали в военно-транспортную. А быть "воздушным извозчиком" после элитного полка морской авиации он не хотел.

После госпиталя уехал на Север, где-то дослуживал, потом уволился на "гражданку". О судьбе его доходили какие-то невеселые слухи. Известно, как русский человек глушит тоску по родине, по любимому делу, по любой потере...

Глава пятая Последний герой

Прежде всего я попросил его показать руки. Я ожидал увидеть на ладонях моего собеседника шрамы от лучевых ожогов или иные следы той невероятно опасной работы, которую он проделал. Ведь у Марии Склодовской-Кюри, работавшей с радиоактивными элементами, руки были именно в таких отметинах. Но руки моего собеседника ничем не отличались от моих руки как руки. Булыгин все понял и усмехнулся:

- Я же профессионал...

Да, в отличие от тех, кто сталкивался со смертоносной силой урановой руды, капитан 1-го ранга Владимир Константинович Булыгин был настоящим проффи, дипломированным радиохимиком. Более того, он много лет возглавлял цикл радиационной безопасности в центре подготовки экипажей атомных подводных лодок. Но даже он оторопел, когда узнал о ЧП в губе Андреева глухоманной бухточке, где размещалось самое большое хранилище отработанных ядерных материалов Северного флота...

Архитектура XX века не знала подобных сооружений - хранилище отработанного ядерного топлива. Этот небывалый тип построек - Дома Невидимой Смерти - пришлось создавать в конце 50-х для отработанных в реакторах атомных подводных лодок и ледоколов урановых стержней - ТВЭЛ тепловыделяющих элементов. Никто не знал, как утилизировать этот опаснейший "шлак" ядерных "кочегарок", поэтому до лучших времен, которые

так ещё и не наступили, решили хранить отработанные, но пышущие смертью стержни в глухоманной бухточке Кольского полуострова под названием губа Андреева. Принцип хранения вольно или невольно подсказала сказка о смерти Кощея Бессмертного, что таилась в кончике иглы, которая была упрятана в яйцо, яйцо лежало в дупле и так далее. Трехметровые "иглы" урановых стержней были упрятаны в чехлы из нержавеющей стали - по три-четыре штуки в каждой оболочке. Чехлы опускались на цепях в 70-метровый бассейн, наполненный водой и заключенный в бетонные стены; пол его был сложен из бетонных плит со свинцовыми прокладками.

Эта серобетонная постройка похожа на гибрид зернового элеватора, железнодорожного пакгауза и заколдованного средневекового замка. С последним её роднят глухие стены без окон, железные врата да мрачные легенды. Возможно, в чьем-нибудь фольклоре и существует миф о безлюдном замке, в затопленных подвалах которого таится, в подвешенных на цепях сосудах, дух смерти. Эдакое узилище запечатанных джиннов. Но здесь, в Андреевой губе, это сооружение называлось весьма прозаично - здание № 5 берегового хранилища отработанного ядерного топлива. Однако проза жизни не меняла зловещей сути: в двух бассейнах, заполненных водой, - в "подвале" висели на цепях цилиндрические трехметровые "чехлы" из нержавеющей стали; в каждом чехле - по семи пеналов, в каждом пенале - пышущая лучами смерти тепловыделяющая сборка с урановыми стержнями в кожухе. В верхнем этаже "замка" - технологическом зале - давно застыл на приколе тельферный кран, с помощью которого когда-то опускали стальные чехлы в воду бассейна. Обе его ванны были до предела "завешаны" отработанными сборками. Если бы стенки хранилища были прозрачными, глазам бы предстало нечто подобное "гребенке" органных труб. То был орган, на котором Смерть положила себе сыграть реквием человечеству...

Шла Холодная война. Атомные ракетоносцы несли свою океанскую службу с предельным напряжением. А за все преимущества атомного реактора приходилось расплачиваться именно здесь - в губе Андреева. Отдаленные последствия лучевых болезней, радиоактивного заражения природы казались в разгар ядерного противостояния меньшим злом, чем серия атомных ударов по плану "Дроп шот". А что делать с отработанным ураном - разберемся как-нибудь потом, когда время будет... По всей вероятности, точно так же рассуждала и супротивная сторона, поскольку проблема утилизации атомных подводных лодок и их реакторов не решена и в ВМС США.

Итак, год от года хранилище в губе Андреева полнилось, потом его и вовсе закрыли. Лишний раз туда старались не заглядывать. Шли годы. Менялись вахты в необитаемой бухте. Зарастала бетонка, ведущая к зловещему зданию № 5. Прошло двадцать лет со дня ввода в строй хранилища в 1962 году. Последнее время матросы, охранявшие объект, толковали меж собой, что в здании происходит нечто странное: что-то звенит, с грохотом падает... Однажды на стене нижнего этажа, где находилась правая ванна бассейна, появилась огромная сосулька. Кто мог подумать, что это пробился сквозь бетон коготь ядерного монстра, заточенного в здании № 5? Матрос, бесстрашно справивший малую нужду на сосульку, отскочил от неё как ошпаренный: счетчик Гейгера, висевший на шее, грозно защелкал. Матрос немедленно доложил об утечке радиоактивности начальству.

Из Североморска прибыла комиссия из флотских специалистов. Они-то и установили, что потек сварной стык одной из ванн биозащитного бассейна. Незадолго до беды строители рванули аммоналом скальный грунт неподалеку. Сотрясения почвы оказалось достаточно, чтобы лопнул шов. Утечка охлаждающей воды, в которую были погружены чехлы с отработанными сборками, воды, ставшей радиоактивной с гамма-фоном до полутора рентгенов в час, поначалу казалась небольшой - до 30 литров в сутки. Но уже через месяц-другой в ручей, бежавший окрест, стало выливаться из поврежденной оболочки до 100 литров в день. Вода в нем "зафонила": 3х10 в минус седьмой степени кюри на литр. Не исключался и более мощный - залповый - выход охлаждающей воды из бассейна. Тогда в здание № 5 было бы просто не войти. Уровень излучения поднялся бы в сотни раз.

Так в феврале 1982 года Северный флот был поставлен перед угрозой серьезной экологической катастрофы, если не сказать большего. К сентябрю радиоактивной воды из бассейна убегало уже около 30 тонн в сутки. Возникла опасность оголения верхних частей, хранящихся сборок. Если бы речь шла только о радиоактивном заражении местности, это было бы полбеды. Но внимательный осмотр здания № 5 показал, что на дне бассейна образовался завал из сорвавшихся с цепей чехлов. Цепи, на которых они висели, ржавели, обрывались под солидной тяжестью, и на дне образовалась целая баррикада.

- А в ней могла образоваться критическая масса?

- Могла... - раздумчиво отвечает мой собеседник. - Еще как могла, со всеми вытекающими последствиями в виде цепной реакции и неминуемого тогда ядерного взрыва. И где - в заливе,

на другом берегу которого стояла целая флотилия атомных подводных лодок...

Тогда ещё мир не знал слова "Чернобыль", как не знал он и названия губы Андреева. Но чернобыльская авария - ничто по сравнению с тем, что могло разыграться на берегу глухоманного фиорда. Ядерный взрыв вблизи границы с Норвегией и Финляндией мог нанести непоправимый ущерб этим странам. О жителях Кольского полуострова и говорить не приходится.

Не было и нет на планете Земля более насыщенного ядерными материалами места, чем Кольский полуостров: тут и флотилии атомных подводных лодок, и атомные ледоколы, и ядерные арсеналы, хранилища и могильники радиоактивных отходов... Историки говорят, что в древние времена здесь процветала цивилизация гипербореев. Она погибла, считают они, в результате какого-то чудовищного катаклизма - возможно, сверхмощного ядерного взрыва. История повторяется. Или же собиралась повториться в конце XX века нашей цивилизации...

Она бы и повторилась, если бы в России не было таких офицеров, как капитан 1-го ранга Владимир Булыгин... Именно ему предложили возглавить аварийно-восстановительные работы. К тому времени Владимир Константинович был одним из самых опытных радиохимиков в советском флоте. За спиной выпускника Бакинского военно-морского училища были уже и дезактивационные работы на первом советском атомном подводном ракетоносце К-19 после серьезной аварии с ядерным реактором, и десятки перезарядок активных зон на подводных атомоходах, и создание уникальных установок для очистки радиоактивной воды...

- Мне сказали: эта работа займет 15 лет. Я ответил: или мы сделаем это за год, или ищите другого руководителя.

Для начала решили заделать трещину. Но как её обнаружить? Предложили спустить в бассейн водолаза, который бы и нашел место лопнувшего стыка и заделал его. Я сказал: "Если так, то дайте мне ножницы для стрижки овец и я сам обрежу водолазу шланги - чтоб не мучился потом парень от схваченных доз". Водолаза отменили.

Работы в Андреевой губе шли в два этапа: в 1983-1984 годах и в 1989 году. Всего надо было выгрузить более 1000 чехлов (7000 урановых сборок). И не просто выгрузить, а перегрузить, упрятать лучевую смерть в более надежное хранилище, чем бассейн с водой. Такое место нашли неподалеку от здания № 5 - в полузаглубленной емкости для сбора жидких радиоактивных отходов. В свое время её не успели пустить в дело, теперь она оказалась как нельзя кстати. Самое главное - чехлы в ней

разнесены на достаточное расстояние, так что цепную реакцию вызвать довольно сложно.

Булыгин вовсе не походил на супермена, которому все нипочем. Широкоплечий и улыбчивый, с манерами скорее преподавателя словесности, нежели наставника из учебного центра атомщиков, ликвидатора ядерных завалов. Не могу представить себе этого седоватого - в очках - человека, хватающего голыми руками урановую сборку.

Это была самая настоящая Зона, ставшая явью, из романа братьев-фантастов. Как это ни грустно, но мы и в самом деле родились, чтоб сказку сделать былью.

Булыгина можно было бы назвать сталкером. Но роль его в Зоне была гораздо сложнее, чем назначение гида-проводника. Он не приспосабливался к Зоне, а переделывал её, уничтожал в ней те злые силы, которые зародились и вызрели в бетонном подполье.

- Работали так, - рассказывает Булыгин, - сменная бригада поднималась в технологический зал и укрывалась за штабелем бетонных плит и свинцовым щитком с оконцем, как в рентгеновском кабинете. Оттуда поднимали тельферным краном чехол из бассейна. Потом выбегал такелажник и быстро - на все про все 60 секунд - пытался перецепить поднятый чехол с урановыми сборками в захват перегрузочного устройства. Если он не успевал этого сделать, значит, немедленно убегал в укрытие - за свинцовый козырек и его тут же подменял другой боец. Он тоже должен был управиться за минуту, чтобы не схватить "дозу".

Поднятый чехол отправлялся в бункер, где его опускали в одну из ячеек бетонного монолита, установленного в кузове мощного карьерного самосвала БелАЗа. Машина отвозила опасный груз к полузаглубленной емкости, предназначенной некогда для жидких радиоактивных отходов. И другой кран огромный портальный - перегружал чехол за чехлом в ячейки бетонных сот. И так раз за разом, день за днем, неделя за неделей, месяц за месяцем... Всего было выгружено более 1000 чехлов, в которых содержалось 7000 отработанных, но не потерявших своей убойной лучевой силы урановых сборок.

- До этого подобную же работу мы проводили на Дальнем Востоке, рассказывает Булыгин. - Мы там тащили чехлы из-под воды. Полностью очистили хранилище и отправили на переработку два эшелона. За эту работу меня в первый раз представили к званию Героя Советского Союза. Однако получил я тогда три строгих выговора, чтобы не высовывался. И на этом все заглохло. Ну, а здесь, на Севере, все было несколько иначе... Поменялось руководство. Пришел контр-адмирал Лебедько, наш

главный куратор и вдохновитель. Большую оперативную помощь в нашей работе оказывал тогдашний начальник Техупра Северного флота контр-адмирал Николай Мормуль. Моей правой рукой был старший лейтенант Станислав Калинин. Как на самого себя, мог положиться я на капитана 3-го ранга Валерия Шумакова. Он единственный, кто вел фотосъемку наших работ.

Самое сложное началось, когда дело дошло до разбора "баррикады" на дне бассейна. Упавшие чехлы подцепляли самодельными приспособлениями "удочками". То была дьявольская "рыбалка". Свыше 120 чехлов оказались негерметичными и даже частично разрушенными. Их надо было осушать и переупаковывать выпавшие из них смертоносные стержни. По идее это должны были делать роботы со специальными манипуляторами. Но где их взять? Все делали люди - Булыгин с сотоварищами. И они это сделали, порой - голыми руками. Вот почему я и попросил своего собеседника показать свои руки. Мы пьем кофе в гостиничном буфете...

- Владимир Константинович, если не секрет, сколько доз вы схватили тогда?

Булыгин отделывается шуткой:

- Мои дозы, как и мои года, - мое богатство!.. Знаете, когда работы в декабре 1989 года закончились, даже жалко было расставаться. Все сроднились друг с другом.

- Женщины участвовали в вашей работе?

- Нет, не участвовали. Не женское это дело - радиация... На объекте работало 20 военных специалистов и 28 гражданских. Двоих гражданских спецов я представил к званию Героя Социалистического Труда с формулировкой: "за личное мужество при ликвидации ядерно опасного завала отработанного топлива". Это были научные сотрудники НИТИ Владимир Ильин и Николай Петров.

Представление к наградам подписал начальник управления боевой подготовки Северного флота контр-адмирал Владимир Лебедько, который лично курировал ход опаснейшей работы. И что же?

- Кроме орденов, я просил командование выделить особо отличившимся ликвидаторам цветные телевизоры и несколько "Волг", - вспоминает Владимир Георгиевич Лебедько. - Кто-то из московских флотоводцев поставил на моей шифровке резолюцию: "Тов. Лебедько. Надо быть скромнее". А командующий Северным флотом меня ещё и отругал за то, что я послал подобное "прошение" без его ведома.

"Как же без вашего ведома, - возмущался я, - если вы сами его подписали?!"

"А я не читал".

Короче, так и остались мои бойцы без наград. Но тут новая аховая ситуация: в Ладожском озере нашли немецкий эсминец с радиоактивными отходами от бывшего спецполигона. "Зеленые" подняли шум: ходили по Невскому с транспарантами: "Ленинградцы пьют отравленную воду Ладоги". Разгорался большой скандал. Министр обороны СССР маршал Язов звонит командиру ленинградской ВМБ: "Срочно проведите очистные работы, иначе мы все сгорим!" Я тогда возглавлял учебный центр в Сосновом Бору. Вице-адмирал Валентин Селиванов мне перезванивает. - "Где Булыгин со своей группой?" Я ему: "Не пойдут больше булыгинские ребята, обещали наградить за Андрееву губу и прокатили". "Срочно готовь новые представления!" И надо отдать должное адмиралу Селиванову: через сутки был готов указ о присвоении капитану 1-го ранга Булыгину звания Героя Советского Союза. Эсминец благополучно вычистили. Радиоактивные материалы отправили на химический комбинат "Маяк".

То был последний Герой, который успел получить Золотую Звезду Героя Советского Союза. Вскоре Союз перестал существовать. Знаменательно, что первыми Героями были полярные летчики. А вот последним стал радиохимик-ликвидатор, положивший здоровье на расчистку ядерных завалов советской державы.

Не зря говорят: во многом знании - много печали, много будешь знать, скоро состаришься. Оно мне надо - знать то, без чего я спокойно проживу. Мало ли что, где, когда могло случиться? Не случилось - и слава Богу!

И все-таки знать надо - потому что, не будь таких людей, как Булыгин и ему подобных, мы бы не вылезали из чудовищных бед. Он и сейчас еще, в свои шестьдесят с лишним лет, востребован как молодой лейтенант: то и дело мотается из Питера на Дальний Восток или на Крайний Север. Ибо всюду столь необходим его уникальный опыт укротителя радиации.

Звезда последнего Героя сияет на его пиджаке во все пять лучей своей нестрашной - золотой радиации.

Часть четвертая ПЛАМЯ В ОТСЕКАХ

Глава первая "ХИРОСИМА" СЕВЕРНОГО ФЛОТА

О, море, древний душегубец!

Александр Пушкин

Пущен корабль на воду - сдан Богу на руки.

Русская пословица

...КОГДА ЕЕ СПУСКАЛИ НА ВОДУ, У НЕЕ БЫЛ ТОЛЬКО ТАКТИЧЕСКИЙ НОМЕР К-19. СВОЕ ЗЛОВЕЩЕЕ ИМЯ ОНА

ПОЛУЧИЛА В ОКЕАНЕ - "ХИРОСИМА"...

Впрочем, это не имя, а прозвище. "Хиросимой" её зовут меж собой подводники атомного флота. Горький юмор...

Почему "Хиросима"? Не потому ли, что в своих ракетных боеголовках она несла десятки Хиросим - десятки условных городов, обреченных на ядерное испепеление?

Не потому ли, что сама однажды едва не превратилась в ядерный гриб, когда из аварийного реактора чуть не потек расплавленный уран?

Не потому ли, что в девятом отсеке забушевала вдруг гигантская "паяльная лампа", в бешеном пламени которой сгорели и задохнулись десятки моряков?

Она была п е р в о й советской ракетоносной атомной подводной лодкой. У её колыбели стояли маститые академики - Александров и Королев, Ковалев и Спасский.

Ее величали первенцем советского стратегического атомного флота, потому что именно она несла в своем чреве три межконтинентальные баллистические ракеты.

Первенец уже в колыбели потребовал человеческих жертв: в феврале 1959 года ночью при оклейке десятого отсека пробковой крошкой произошел взрывообразный пожар, в пламени которого погибли двое рабочих.

Подобно тому как в древней Ассирии путь кораблю к воде поливали жертвенной кровью рабов, слиповые дорожки К-19 также были обагрены человеческой кровью. Вслед за первыми двумя жертвами атомный молох пожрал жизни шестерых женщин: они оклеивали резиной цистерны атомарины и задохнулись в ядовитых парах. В декабре 1960-го крышкой ракетной шахты задавило электрика. Затем разбился молодой инженер, свалившись в прорезь между смежными отсеками... Но главные жертвоприношения были впереди. Те, кто выжил, закоснелые советские атеисты, не верящие ни в Бога, ни в черта, сегодня вполголоса говорят о чьем-то заклятии, висевшем над кораблем, и вспоминают, что неспроста не разбилась при спуске традиционная бутылка шампанского. Пущенная вопреки ритуалу неженской рукой (рукой инженер-механика Панова), она скользнула по бронзовым лопастям гребного винта и целехонькой отскочила от обрезиненного борта.

Дурная примета!

Каких богов - земных, морских, небесных - разгневали они? Первая кара обрушилась на них 4 июля 1961 года. К-19 шла Датским проливом. У них была странная задача: уйти под ледяной панцирь и там, развернув ракеты в сторону СССР, изображать вражеский атомоход. Завеса дизельных подводных

лодок должна была сорвать ракетно-ядерный удар, условный разумеется, по территории страны. Сейчас это напоминает атаку конников против танка, настолько огромной была разница в тактико-технических возможностях "зверя" и "охотников". Но запомним: дизельные "эски" - среднетоннажные субмарины намеревались поразить ядерного левиафана своими торпедами...

Капитан-лейтенант В. Погорелов, бывший командир электротехнического дивизиона (вместе с командиром он последним покинул борт объятого чудовищной радиацией корабля):

"Я слушал "Лунную сонату" в рубке гидроакустиков. Играла моя жена. Магнитофонную пленку с записью своей игры она прислала из Киева перед походом. Вы улыбнетесь, но сейчас мне все чаще и чаще приходит в голову такая мысль: Киев, "Лунная соната", авария реактора, что-то вроде генеральной репетиции той ядерной катастрофы в Чернобыле, которая продолжается и поныне... Может, все дело в "Лунной сонате"? Для меня все это сплелось в какой-то дьявольский узел...

Но представьте себе: на стометровой глубине, над трехкилометровой бездной несется в кромешной ночи подводный ракетодром. Огибаем айсберги. Конец зятянувшегося похода. Нервы на пределе, И тут - нежные бетховенские звуки, да ещё из-под пальцев любимой женщины...

Я стою свою "механическую" вахту с четырех утра. Самое противное время: клонит в сон - хоть умри. И командир разрешал нам маленькие вольности: зарядиться музыкой у радистов. Те подлавливали на сеансах связи блюзы и танго из американских ночных дансингов. Благо они были неподалеку.

Всего лишь семь минут слушали "Лунную сонату"... В четыре ноль семь тревожный доклад с пульта управления атомными реакторами, Юра Ерастов, вахтенный КГДУ, сообщает: "Падает давление в первом контуре кормового реактора... Подхвачена компенсирующая решетка... Запущен водяной циркуляционный насос".

С этого и начался наш подводный атомный ад..."

Что же все-таки произошло?

Капитан 1-го ранга Н. В. Затеев:

"В том, что произошло, вины экипажа не было... Помните, как в старой притче про гвоздь: его не вбили в подкову лошади полководца, и та оступилась в решающий момент. "Враг вступает в город, пленных не щадя, оттого что в кузнице не было гвоздя..."

Вот так и у нас... Только вместо гвоздя был термический коврик, которым некий рабочий не накрыл при сварке нижепроходящий трубопровод; на него капал расплавленный

металл, из-за термического перенапряжения возникли микротрещинки. Все остальное было уже делом времени...

Короче, из первого контура кормового реактора ушла охлаждающая вода, как уходит она из дырки в электрочайнике. Что станет с электрочайником? Расплавится, потечет, сгорит... Примерно то же ожидало и нас, с той лишь разницей, что плавиться должны были не оболочки электроспирали, а урановые ТВЭЛы - тепловыделяющие элементы. Расплавленный уран скапливается в сферическом поддоне, и, как только масса его достигает килограмма, по всем законам ядерной физики - атомный взрыв. И где - рядом с американской военно-морской базой на острове Ян-Майен. А в мире и без того напряженно Карибский кризис вызревает. Тут только начни - и пойдет полыхать...

Что делать?

Собрал в кают-компании командиров боевых частей и инженеров. Эдакий совет в Филях под Ян-Майеном..."

В. Погорелов:

"Стояло раннее утро. И люди всех континентов, начиная новый день, конечно, не подозревали, что их судьба, как и судьба планеты, решается сейчас не в ООН, не в Вашингтоне и не в Москве, - во втором отсеке подводного ракетоносца. Да, да, точь-в-точь как в мрачном полубредовом боевике. Спасение было не в казуистике международного права, а в решении замысловатой технической задачи: как не допустить расплавления урановых стержней, как охладить взбесившийся реактор? Инструкция предлагала отвести тепло, выделяемое ТВЭЛами, путем проливки или, понятнее будет сказать, прокачкой активной зоны реактора водой. Но как?! Конструкция реактора не имела для этой цели специальной системы. А ведь механики К-19 во время приемки корабля убеждали строителей, что магистраль аварийного расхолаживания реактора совершенно необходима. Но завод спешил с победным рапортом: "Есть первый советский атомный ракетоносец!" И в ожидании потока звезд и наград не посчитали нужным "усложнять конструкцию и без того сложного агрегата". Эх, до чего ж мы сильны задним умом! И вот теперь эту систему надо было создавать из подручных средств и, самое страшное, монтировать её в отсеке с тройной смертельной нормой радиации! Без защитных костюмов (их не было у нас), голыми руками, в армейских противогазах, которые защищают от излучения с той же эффективностью, что и пресловутые белые простыни.

Но кому-то надо идти умирать... Никто не произносил высоких слов, но в подтексте, в подкорке это все давно было - за

нами даже не Москва, за нами шар земной".

Мир до сих пор не знает имен этих парней.

Лейтенант Борис Корчилов, было ему едва за двадцать.

Остальным и того меньше - восемнадцать, девятнадцать: главстаршина Рыжиков; старшина 1-й статьи Ордочкин; старшина 2-й статьи Кашенков; матрос Пеньков; матрос Савкин; матрос Харитонов.

Потом эти имена в таком же порядке лягут на могильные плиты. А пока у них ещё есть час, шестьдесят минут отсрочки - пока мы не всплывем, не откроем люк, пока электрики не приготовят сварочный аппарат, а дизелисты дизель-генератор. У каждого свое дело. Вам выпал жребий согласно корабельному аварийному расписанию. Вы - кормовая аварийная партия. Ваш долг. Ваша присяга. Покурите пока. Всего лишь час. Курите, где хотите, вам сейчас все можно. Это последняя радость жизни, отпущенная вам судьбой. Пусть будет сладок ваш "беломор".

Команды... Затеев и сейчас, спустя тридцать лет, готов повторить их одна за одной...

"- По местам стоять, к всплытию!

- Акустик, прослушать горизонт!

- Приготовить шестой (реакторный. - Н. Ч.) отсек к проведению аварийных работ по плану механика!

- Противопожарный контроль возлагаю на помощника командира капитана 3-го ранга Енина..."

Шесть часов пять минут... Всплыли. Закачались... Но не сильно. Кажется, с погодой повезло. Хоть на этом спасибо...

По отсекам - голос Затеева:

- Отдраить верхний рубочный люк! Сигнальщика на мостик!

Всё как всегда. Привычный ритуал воссоединения с атмосферой матушки-Земли. На сердце легкая надежда: может, обойдется? Не пожар все-таки, гарью не тянет... Может, и радиация эта - только россказни? У страха глаза велики...

Ах, какой сладкий воздух льется из шахты рубочных люков!

Бросьте папиросы, ребята! Лучше подышите напоследок... Вам осталось полчаса. А может, и нам всем...

Море почти штилевое... Правда, океанская зыбь ещё не улеглась, "коломбина" наша переваливается с борта на борт. Хоть и утро, а солнце почти в зените - Арктика, вечный день. Вечный ли?..

Пара чаек пролетела над самой рубкой. Значит, земля неподалеку. По карте до острова Ян-Майен не больше ста миль... Вокруг - насколько хватает оптической силы бинокля - пустая ширь океана. И близка земля, да не наша. А под килем - три километра.

Одна беда не приходит. Радисты не могут связаться с Москвой. Подо льдами раскололи изолятор и залили антенну. Если рванет, даже Главный штаб не узнает, чей ядерный гриб встал над Арктикой.

Работают оба дизеля, выдувая выхлопными газами океанскую воду из балластных цистерн. Частично вентилировали отсеки.

Связи нет как нет... Правый дизель-генератор готовят к работе в сварочном режиме. Электрики Стрелец, Калюжный и Токарь тянут от него в реакторный сварочные кабели...

Что это? Воздвигают эшафот для аварийной группы?! Или рабочие сцены сооружают подмостки для финального акта трагедии? Или ассистенты хирурга готовят операционный стол?

Связи нет.

Температура в реакторе растет, уровень радиации в отсеках повышается. Час назад на пульте центрального поста (мозг корабля) дозиметры показали пять рентген в час, в турбинном отсеке - двадцать, в шестом, реакторном, пятьдесят.

По кораблю нарастает аэрозольная активность... Это сменились вахты и по отсекам потащили радиоактивную "грязь" на подошвах. Даже если ничего больше не случится, для нас всех это уже "доза на всю жизнь". Но это было час назад, когда температура в каналах реактора ещё поддавалась приборному измерению - шестьсот градусов Цельсия. Теперь температурные датчики зашкалили. При тысяче двухстах градусах уран потечет в поддон. Сколько там натикало сейчас - восемьсот, пятьсот, тысяча?

Командир:

- Доложить об уровне радиации в отсеках!

От доклада стынет кровь в жилах:

- В реакторном - до ста рентген в час, в седьмом - пятьдесят. На пульте - двадцать пять - тридцать.

Счет их жизней шел на рентгены, часы и градусы. Связи нет и теперь уже не будет. Антенна залита морской водой...

Н. В. Затеев:

"Я подозвал к себе лейтенанта Корчилова. Красивое, ещё юношеское, лицо, голубые глаза. Скольким девушкам кружили голову его пышные кудри? Боже, что с ним теперь станется?!

- Борис, ты знаешь, на что идешь?

- Да, товарищ командир.

Я вздохнул:

- Ну так с Богом!"

...Потом, много лет спустя, когда портреты Затеева и Корчилова будут наконец опубликованы в "Правде", кто-то из читателей бросит убийственное: "Смотрю на фото: лейтенант

погиб, а капитан жив..." Спустя тридцать лет отставной капитан 1-го ранга Затеев придет в православный храм русских моряков - питерский Никольский морской собор - и зажжет на панихиде поминальную свечу по командиру реакторного отсека лейтенанту Корчилову и всей кормовой аварийной партии...

С Богом - в ад!

Город Полярный. Вот она, "Хиросима", доживает свой век у заводского причала. Ее последний командир капитан 1-го ранга Олег Адамов покажет мне потом тесную выгородку в реакторном отсеке. Именно сюда спустилась в 6.50 аварийная группа Бориса Корчилова.

Н. В. Затеев:

"Когда они вошли в отсек - увидели голубое сияние, исходившее от трубопроводов аварийного реактора. Они подумали, что начался пожар. Но это светился от дьявольской радиации ионизированный водород..."

В. Погорелов:

"Активность на крышке реактора, где им предстояло работать, уже достигала двухсот пятидесяти рентген в час. Ребята работали по два-три человека в группе, закутавшись в химкомплекты, натянув маски изолирующих противогазов. Но Борис Корчилов, как хозяин отсека, присутствовал все время. Он не вымерял, достанется ему больше, чем остальным, или меньше. Тогда об этом просто никто не думал. Молили Бога об одном - лишь бы не рвануло...

Им надо было отвернуть заглушку "воздушника" на компенсирующей решетке и приварить медный трубопровод, который применяют для зарядки торпед воздухом высокого давления. Едва открыли заглушку воздушного спуска, как оттуда вырвалось облако радиоактивного пара. Пар заполнил выгородку и стал разлагаться на водород, который тут же начал возгораться то тут, то там голубыми вспышками. Мы предвидели подобную ситуацию. Шланги и огнетушители были на "товсь". Пожар потушили в считанные минуты. Однако температура в выгородке подскочила до шестидесяти градусов. Пар заволакивал очки масок, матросы их стаскивали. Чем они дышали? Эту дьявольскую смесь уже и воздухом не назовешь - сверхрадиоактивная аэрозоль. Ведь интенсивность радиации на крышке реактора из-за выброса пара повысилась до пятисот рентген!"

Кроме группы Корчилова в этой смертельной парилке - ещё два офицера, которые руководят монтажом самодельной системы, - инженер-механик Анатолий Козырев и командир дивизиона движения Юрий Повстьев.

Примерно через полтора часа все было закончено. Охлаждение заработало. Все бросились к прибору АСИГ, показывавшему температуру в каналах активной зоны реактора.

Что он покажет?! Надо ждать...

Н. В. Затеев:

"Когда Борис Корчилов вылез из реакторного и стащил маску ИПа (изолирующего противогаза. - Н. Ч.), на губах его пузырилась желтоватая пена. Его тут же вырвало. Там, на крышке реактора, все они нахватались жестких "гамм" без всякой меры. Мы все понимали - ребята конченые.

Их смерть - вопрос нескольких дней... Чем облегчить их последние часы в этом самом лучшем из миров?

Я отправляю всю девятку в наш лодочный "рай" - первый (торпедный) отсек. Там самый низкий уровень радиации, да и попрохладнее, посвежее, чем в других отсеках.

Прошу лодочного врача майора медслужбы Косача:

- Доктор, сделай все возможное...

И в глазах его читаю безнадежный ответ: "Медицина бессильна..."

В 9.20 принимаю доклад вахтенного КГДУ:

- Товарищ командир, показания температуры в каналах аварийного реактора вышли на уровень, контролируемый приборами пульта управления.

Слава богу!

Чуть отлегло от сердца.

Но только чуть. В центральном посту на пульте управления уровень радиации достиг ста рентген. Чтобы хоть как-то уменьшить нарастание активности, приказываю перевести второй реактор на минимальный режим и двигаться на гребных электродвигателях под дизель-генераторами.

Иду в первый отсек. Там на матрасах ничком лежат Корчилов, Ордочкин, Кашенков, Пеньков, Харитонов, Савкин. Часам к десяти утра самочувствие их резко ухудшилось. Лица распухли, губы вывернуты, глаза налились кровью. Несколько лучше чувствуют себя Повстьев, Козырев и Рыжиков,

Доктор Косач со своим санитаром трудятся не покладая рук, пытаются хоть чем-то облегчить страдания обреченных. Хотя прекрасно понимают, что, ухаживая за пострадавшими, облучаются и сами. Позже станет известно: Корчилов получил пять тысяч четыреста бэр и потому сам стал интенсивнейшим источником облучения.

- Сгущенки бы, - скорее разбираю по шевелению вздутых губ, чем слышу Корчилова. Санитар бросается открывать банку сгущенного молока... Командир реакторного отсека был

сладкоежкой... Ловлю себя на этом заупокойном "был". Гоню прочь мрачные мысли... Может, обойдется?!

Почему должны гибнуть эти молодые, красивые, самоотверженные парни? Кто приговорил их к смерти?

К концу суток и в лазаретном отсеке уровень радиации повысился с двух рентген в час до десяти.

Чтобы снять нервное напряжение, а также чтобы увеличить сопротивляемость организма облучению, разрешил личному составу выпить по сто граммов спирта. Один из молодых матросов хватил лишку и вырубился. Пришлось уложить его в лазарет.

В 10.30 температура в активной зоне аварийного реактора упала до двухсот - двухсот пятидесяти градусов и более-менее стабилизировалась на этом уровне. Но радиация нарастала по всему кораблю.

О том, как воздействуют сильные дозы облучения на организм, все мы имели довольно общее понятие. И конечно же, больше всего нас угнетала мысль не о возможных раковых опухолях, а о потере мужских способностей. Ведь средний возраст офицеров на лодке был двадцать шесть лет; да и я в свои тридцать пять, хоть и считался почти стариком, тоже рефлексировал на сей счет. Но пока что мысль о том, что нет связи и о своей беде мы не можем никому сообщить, заслоняла все остальные тревоги.

Я развернул атомоход курсом строго на юг - к берегам Норвегии - в надежде, что так мы быстрее выйдем на оживленные морские трассы, а там, глядишь, подвернется кто-нибудь из Мурманска. Я готов был высадить своих страдальцев хоть на рыбацкий сейнер, лишь бы тот шел под красным флагом.

Велел врубить аварийный передатчик, и тот посылал сигналы SOS на международной частоте. Но никто не откликался. Маломощный - четыреста ватт - аппарат работал в радиусе всего около ста миль.

Идти же прямиком в базу - это более трех суток. Надо ли говорить, что за этот срок К-19 превратилась бы в "Летучего голландца" со светящимися трупами в отсеках. Разумеется, сознавал это не только я. Едва подлодка повернула на юг, как на мостик ко мне поднялись двое. Не буду называть их фамилии. Но это были мой замполит и мой дублер (командир резервного экипажа). Они настойчиво стали склонять меня к мысли, что идти надо на север - к Ян-Майену, высадить людей на остров, а корабль затопить. Я турнул их с мостика, и теперь к старым тревогам прибавилась новая: что, если там, в отсеках, они подобьют разогретых спиртом матросов, мягко говоря, к насильственным

действиям? Я не исключал и такого варианта, хотя верил в своих людей и в итоге ни в ком из них, кроме замполита, не ошибся.

Но тогда, на мостике, когда оглядывал океанскую пустыню - хоть бы точка где возникла! - и перебирал в уме невеселые наши варианты: тепловой взрыв, бунт, переоблучение, - чего греха таить, возникла однажды мысль спуститься в каюту, достать пистолет и покончить со всеми проблемами разом.

Не буду говорить, что я испытал, когда сигнальщик доложил, что видит цель и цель эта - наша дизельная подводная лодка, одна из тех, что обозначала "красную" сторону в несостоявшейся игре. Вскоре подошла и вторая. Обе услышали наш SOS и покинули завесу на Фареро-Исландском рубеже без приказа. Командиры этих "эсок" Гриша Вассер и Жан Свербилов пришли сюда на свой страх и риск.

Первым делом попытались передать на "дизелюхи" пострадавших моряков. Бились два часа. Погода ясная, но крупная океанская зыбь рвала швартовы.

К четырнадцати часам на одну из лодок нам удалось пересадить всех переоблученных, а также тех, чье присутствие на борту К-19 не было необходимым для обеспечения живучести корабля и его хода. Но самое важное через лодочные передатчики удалось связаться с Москвой. Первый вопрос: как спасать погибающих? Лица у них стали красными и раздутыми, точно их запекли в духовке.

Томительно жду ответа из Главного штаба. Бегут часы... Наконец долгожданное радио, расшифровываю:

"Давайте им побольше свежих фруктов и натуральных соков".

Матюгнулся: где я посреди Арктики возьму свежие фрукты?!

Думаю, что московские специалисты дали подобную рекомендацию, явно находясь в шоковом состоянии.

В пятнадцать часов ещё один удар по нервам: наша самодельная система охлаждения дала течь. Выйдет весь бидистиллят (дистиллированная вода двойной перегонки) и температура активной зоны снова начнет повышаться значит, снова угроза взрыва... Кого посылать в реакторный на сей раз?

Вызвались идти командир электротехнического дивизиона капитан-лейтенант Погорелов, старшина команды трюмных Иван Кулаков и старшина-ракетчик Леонид Березов. Довольно быстро они заварили место протечки.

К вечеру на дизельные лодки мы пересадили ещё двадцать человек. На К-19 остались шестеро: я, заместитель по политчасти, шифровальщик, сигнальщик, два электрика.

Подводную лодку с пострадавшими отправляю в базу. Под утро перебираемся все на "эску" Жана Свербилова. Жду указаний

из Москвы. А пока первый советский атомный ракетоносец беспомощно покачивается на зыби. Черный остров невидимой смерти. Мы не имеем права покидать его, бросать на произвол судьбы. Тем более рядом с американской военно-морской базой. Был 1961 год - разгар Холодной войны.

Беру у Жана Свербилова вахтенный журнал и делаю в нем запись: "Командиру ПЛ "С №...". Прошу циркулировать в районе дрейфа К-19. Торпедный аппарат № 4 (заряженный боевой торпедой) прошу подготовить к залпу. В случае подхода к АПЛ К-19 военно-морских сил вероятного противника торпедировать АПЛ К-19 буду сам. Командир АПЛ - капитан 2-го ранга Затеев. (Астрономическое время. Дата.)".

К счастью, торпедировать родной корабль не пришлось. В район дрейфа прибыли наш крейсер и вспомогательное судно.

Что было дальше? Был тяжелый, штормовой переход домой. Пересадка на подошедший эсминец... Процедура дезактивации. А потом госпиталь на берегу. Отправка тяжелобольных в Институт биофизики. И нелепое падение одного из вертолетов с больными подводниками на борту. На глазах у всего госпиталя, всех провожающих. Порывом штормового шквала машину швырнуло на стадион. Правда, обошлось без жертв. Судьба уготовила подводникам иное испытание: больные погибли от радиоактивного облучения.

А ещё было многосуточное расследование действий командира и других должностных лиц. С протоколами, показаниями, объяснениями, вызовами по ночам...

Я уже приготовился надеть "полосатую пижаму" эдак лет на пятнадцать. Все к тому шло.

Однажды на завтрак появились апельсины, яйца, фруктовые соки. Потом прибыл кадровик из Москвы. Намекнул: мол, дырки для орденов колите...

Спас нас академик Александров. Когда он прибыл в Полярный, где стояла К-19, и с борта эсминца замерил радиоактивное поле, он поразился тому, что мы жили и действовали в нем несколько суток... Доложил Хрущеву, мол, так и так: экипаж совершил подвиг - спас стратегический ядерный подводный крейсер.

Тут-то для нас все изменилось как по волшебству..."

Но смерть, поселившаяся в отсеках К-19, искала новые жертвы. Искала и находила. Все имущество с атомарины, "грязное" в лучевом отношении, перегрузили на специальную баржу, которую потом поставили на прикол в одну из необитаемых бухт Кольского полуострова. Неподалеку работали военные строители. Солдатский паек в стройбате не самый

сытный, а тут прознали, что старая баржа доверху нагружена всевозможными деликатесами: копченая колбаса, сыр, шоколад, консервы, галеты, вобла, печенье... Ну и устроили бойцы "праздник живота". Ведь никаких табличек, предупреждающих о радиоактивной опасности продуктов, да и самой баржи, вывешено не было. Соблюдали "режим секретности". Точь-в-точь как берегли эту пресловутую секретность в Киеве после чернобыльского взрыва, когда ничего не подозревающих горожан зазвали на первомайскую демонстрацию.

Кто знает, что стало с теми стройбатовцами, отведавшими радиоактивных яств с проклятой баржи?..

В далеком полярном гарнизоне одна из улиц носит имя Бориса Корчилова. Между прочим, командир представлял лейтенанта к званию Героя Советского Союза. Начальство в Москве распорядилось иначе: "Аварийный случай... Обойдется орденом".

Да ему-то что... Он давно уже обошелся... Не ради звезды, не ради ордена полез в радиационное пекло.

В дождливый летний день приехали мы с Николаем Владимировичем Затеевым на окраину Москвы - в Кузьминки, вошли в кладбищенские ворота. По дороге Затеев рассказывал: ,

- Наших переоблученных моряков Институт биофизики схоронил в свинцовых гробах, тайно, не сказав о месте захоронения даже родственникам. Обнаружил "совсекретное" захоронение один из членов нашего экипажа. Случайно. Привез хоронить мужа сестры и вдруг увидел вот эти могилки.

Затеев показал на грубо сваренные железные пирамидки. Знакомые имена тех, кто в реакторном и смежном с ним отсеках, жертвуя собой, не дрогнул и выполнил свой долг до конца: старшина 1-й статьи Юрий Ордочкин; старшина 2-й статьи Евгений Кашенков; матрос Семен Пеньков; матрос Николай Савкин; матрос Валерий Харитонов.

Молодые матросские лица на керамических овалах. А рядом - роскошный мраморный монумент их ровеснику - цыганскому парню, погибшему в пьяной драке. Цыгане умеют чтить память своих удальцов. Поучиться бы у них политработникам в генеральских погонах...

- А где Корчилов? Повстьев?..

- Бориса и Юру Повстьева перезахоронили в Питере - на Красненьком кладбище. Главстаршина Рыжиков лежит на Зеленоградском кладбище под Питером...

Из Кузьминок мы отправились на станцию Сходня, что находится близ Москвы, по дороге в Питер. Сколько раз проезжал на электричке мимо этого домика с палисадником и подумать не

мог, что именно здесь собираются на свои поминальные "атомные вечери" подводники с К-19. Собираются каждый год в день аварии под хлебосольным кровом бывшего старшины 1-й статьи, а ныне доктора сельскохозяйственных наук, специалиста по лекарственным травам Виктора Стрельца... Много лет назад уволенный в запас старшина бросил клич сослуживцам: "Помогите, ребята, дом построить!" С тех пор и собираются по раз и навсегда отлаженному обычаю: сначала Кузьминки и поклон погибшим товарищам, потом Сходня... К возвращению с кладбища жена Стрельца натопит баньку, после баньки - стол с домашней снедью и своим же вином. А за столом тем, как в баньке, все равны - и бывшие матросы, и офицеры... Только Затеев для них навсегда - "товарищ командир": "Товарищ командир, передайте огурчики!.."

Я смотрю на этих людей, куда как пожилых, живалых и бывалых, и думаю: а ведь по великому чуду собираются они здесь вместе. Вот уж тридцать лет, как их могло не быть на этом свете - разметанных ядерным взрывом по молекулам. Чудо, которое спасло их, зовется подвигом души и сердца, когда человек кладет свою жизнь за други своя.

Специальной правительственной комиссией действия экипажа по ликвидации аварийной ситуации на корабле были признаны правильными. Несколько позже, в октябре 1961 года, на ответственном совещании, где решался вопрос о продолжении строительства атомного подводного флота, ещё раз были отмечены умелые действия моряков, было сказано, что жертвы, принесенные экипажем, не напрасны.

Урок пошел отчасти впрок. На всех действующих и проектируемых реакторах подобного типа были установлены штатные системы аварийной водяной проливки.

Многие матросы, старшины и офицеры за мужество и героизм были награждены орденами и медалями, экипаж отмечен ценными именными подарками министра обороны. При вручении орденов и медалей бывший в то время командиром Ленинградской военно-морской базы адмирал И. Байков "успокоил" ещё не отошедших от потрясения моряков: "Ну что вы там героями себя считаете? С трамваем у нас в Ленинграде тоже аварии случаются". Кстати сказать, некоторым подводникам вообще никакой награды не вышло.

Может, нынче стоит вернуться и к этому вопросу, о наградах. Понимаю, он не главный. Но воздать людям должное никогда не поздно. Они ведь первыми вошли в схватку с атомом и победили его.

Тогда, на заре ядерной энергетики, никто из них ещё не знал

до конца, к каким последствиям для всего живого, для всей нашей матери-Земли может привести взрыв реактора. Об этом люди узнали после Чернобыля. А до него оставалось двадцать пять лет.

После аварии на атомоходе на всех реакторах, в том числе и на чернобыльских, были смонтированы необходимые устройства для охлаждения активной зоны в случае экстремальных ситуаций. Почему это устройство оказалось выключенным на реакторе ЧАЭС - загадка. Когда там случилась авария, один из смены бросился включать систему, но было уже поздно.

Так что уроки уроками, а люди людьми...

"Уважаемая редакция! Я тот самый Кулаков Иван, главный старшина, которого вы назвали в числе получивших дозу облучения. После аварии лечился в Военно-медицинской академии в Ленинграде. Был признан комиссией негодным к военной службе со снятием с воинского учета. Определили вторую группу инвалидности. Назначили пенсию в размере 28 рублей плюс 4 рубля за старшинское звание. Итого 32 рубля. На работу устроиться было невозможно и по состоянию здоровья, и по диагнозу. Слова "лучевая болезнь" нигде, правда, не писали, они были "секретными".

Некоторое время жил на иждивении брата. Потом написал письмо на флот, в политотдел своей части. Там посоветовались с медициной и решили: если я изъявлю желание, меня переосвидетельствуют и призовут на сверхсрочную службу. Я дал согласие.

Прослужил за полярным кругом до августа 1980 года, уволился в запас по выслуге. Теперь на пенсии, размер её сто пятьдесят рублей. Живу в Минске".

А в конце приписка для командира: "Дорогой Николай Владимирович! Огромное вам спасибо и низкий поклон за ваши умные и решительные действия в экстремальных условиях, спасшие жизнь не одному десятку вверенного вам личного состава".

"Я служил на той лодке в звании старшины 1-й статьи, до увольнения в запас мне оставалось только три месяца. ...Мы постарели теперь, изменились и, наверное, не узнаем сразу друг друга. Но меня, думаю, помнят товарищи. Мне единственному командир разрешил носить усы". Это из письма инженера А. Молотка из города Шахты Ростовской области.

Бывший электрик-оператор старший матрос Л. Гаврилов написал из Нижнего Новгорода. Машинист-турбинист П. Котлов - из Чебоксар. На лодке он исполнял и обязанности киномеханика, так что, считал, его "должны помнить...". Помнят. Конечно,

помнят. Они помнят всех, кто выходил с ними в тот роковой поход, Вот и деньги собрали на мемориальную бронзу. Отлили доску с именами всех погибших на К-19. Сей памятный знак укрепили и освятили в верхнем храме Никольского собора, что в Питере, на берегу Крюкова канала. И блестели капельки святой воды в рельефных литерах матросских имен. И капал воск поминальных свечей на носки офицерских ботинок. И суетились репортеры, снимая непривычное тогда ещё зрелище: военных моряков в толпе прихожан. Да, многие из них впервые стояли в церкви, постигая древнюю моряцкую истину: "Кто в море не ходил, тот Богу не молился". Они ходили в море. И в какое море! Они молились Богу. И как молились...

Однако свое зловещее прозвище - "Хиросима" заклятая К-19 получила не в этот раз. Прошло одиннадцать лет...

Глава вторая СМЕРТЬ ДО ВОСТРЕБОВАНИЯ

Спит девятый отсек, спит пока что живой...

Из матросской песни

...И тогда отец погибшего главстаршины Васильева достал припасенный с войны "вальтер", купил билет до Мурманска и отправился казнить того, кто погубил его сына, - командира атомного подводного ракетоносца К-19 капитана 2-го ранга Кулибабу.

Командир спешил на корабль к отходу. Вьюжным ветром сдуло фуражку, унесло в волны. Он не стал возвращаться домой за шапкой, возвращаться дурная примета. Но это не помогло. Из похода в Атлантику они привезли двадцать восемь трупов.

А может, все-таки помогло? Они вообще могли не вернуться. Все. Большинство, однако, вернулось. Но какой ценой...

Похоронка пришла в семью сельского учителя Петра Васильевича Васильева в конце весны 1972 года, то есть тогда, когда Санька, первенец, любимец и гордость большой семьи, был давно зарыт в братскую могилу на окраине города Полярный в губе Кислая. От села Глубокого Опочецкого района Псковской области до места упокоения сына - поболе тысячи верст.

Жена, Надежда Дмитриевна, как только дошло до нее, что старшенький больше не вернется, что навсегда зарыт в вечную мерзлоту Кольской тундры, обезумев от горя, хватанула уксусной эссенции. Ее откачали, спасли... Долго увещевали: что же ты эдак - у тебя ещё три дочери да сын. У других и того нет, у других-то и того горше, когда единственного сына теряют... А она слушать никого не слушала и жить не хотела. Только об одном просила съезди в город Полярный, привези Сашеньку, чтоб хоть могилка его рядом была. А не привезешь - все одно руки на себя наложу.

Вот тогда-то и собрался в неблизкий путь учитель Петр

Васильевич. Поехал не один, вместе с сыном Евгением, милиционером.

В закрытый поселок, откуда приходили письма сына, их не пустили, а разрешили въезд в закрытый же город Полярный, на окраине которого стояла бетонированная братская гробница. В Полярном их никто особенно не ждал. Спасибо мичману Бекетову с К-19, на которого набрели случайно и который пристроил их на ночлег. От него-то и узнал отец о страшном пожаре в Атлантике. С содроганием сердца слушал про то, как ломились матросы из девятого отсека, где вспыхнул огонь и где был сын, в отсеки соседние, смежные. Но их, заживо сгорающих, туда не пускали. Не пускали по приказу командира капитана 2-го ранга Кулибабы.

До ломоты в пальцах сжимал Петр Васильевич рубчатую рукоять пистолета в кармане: "Убью гада!" Не мог старый фронтовик такого понять: чтоб свои гибли и свои же не впустили. Да ещё в мирное время...

- Где этот, Кулибаба который? - выспрашивал Васильев мичмана.

- В Гаджиеве. Но вас туда не пустят. Особый пропуск нужен. Поселок режимный. Там атомные лодки стоят.

- Ничего, мне под колючку не впервой лазать... Отыщем!

Кулибаба отыскался сам. Узнал, что в Полярном отец Васильева, пришел из поселка рейсовым катером. Судьба уготовила им встречу не в Полярном, а в Мурманске, на вокзальной площади, за десять минут до отхода автобуса в аэропорт. Там и учинил Васильев свой суровый отцовский допрос, с ненавистью вглядываясь в кавторанга. Круглолицый, голубоглазый, курносый - он так не походил на записного злодея.

- Что ж вы им двери-то открыть не разрешили?! - спросил Васильев, переводя в кармане пальтеца "флажок" предохранителя. - Как же это так? Ведь ещё Суворов учил: "Сам погибай, а товарища выручай!"

Вздохнул Кулибаба:

- Все верно, Петр Васильевич. Только у нас, на подводном флоте, так говорят: "Сам погибай, а к товарищу не влезай". Влезешь к нему в отсек спасаться - и его погубишь, и себя... Да ваш-то сын никуда не ломился, Он первым погиб. На посту. Как герой. А был он старшиной девятого отсека...

Свое, как принято теперь говорить, авторское расследование второй трагедии на К-19 я начал довольно поздно - спустя семнадцать лет после того, как все случилось. И хотя служил в бывшей столице северофлотских подводников и даже обихаживал со своими матросами на субботниках бетонный мемориал последним жертвам "Хиросимы", и хотя слышал не раз, как

матросы пели в кубриках под гитару самодельную песню, вошедшую во флотский фольклор, - "Спит девятый отсек, спит пока что живой..."

Но однажды в мою, московскую уже, жизнь ворвался человек со смятенной душой и неуемным темпераментом - бывший минер с К-19 Валентин Николаевич Заварин. Выложил на стол толстенную папку с письмами, рукописями, фотографиями - читайте!

И исчез, умчавшись на "Красной стреле" в Питер.

Честно говоря, я не собирался загораться этой мрачной темой. Еще не отошел от похорон моряков с "Комсомольца". Еще стояли перед глазами женские трупы, всплывавшие со злосчастного "Адмирала Нахимова", ещё не закончена была печальная хроника гибели С-178 на Тихом океане... Да что же я, стал флагманским плакальщиком флота, что ли?! Сколько можно: пожары, трупы, взрывы?! Пусть пишут другие! А мне по ночам уже снится. Не буду писать! Приедет Заварин - верну ему все.

Заварин не приехал. Вскоре мне выпало ехать по делам в Питер. Я захватил с собой его папку. А по дороге, в вагоне, стал читать. Первым попалось письмо отца сгоревшего в девятом отсеке главстаршины Васильева. Адресовано оно было двоим - командующему и начальнику политуправления Северного флота.

"Дорогой Федор Яковлевич! Дорогой товарищ командующий КСФ!

Дорогие и бесценные наши товарищи!

В момент страшнейших мучений, тяжелейших переживаний и максимального отчаяния мы вновь обращаемся к вам с величайшей родительской просьбой о помощи и со слезами горечи и боли сердец своих просим и умоляем вас помочь нам уменьшить наше родительское горе, облегчить наши страдания и удовлетворить нашу единственную просьбу, а именно: доставить гроб с прахом погибшего нашего сына Васильева Александра Петровича, рождения 1948 года, к месту нашего жительства: Псковская область, Опочецкий район, село Глубокое.

За что всю жизнь до последнего дыхания будем искренне и бесконечно в поколениях благодарить вас и верить в право человека и правду нашей жизни.

Распорядитесь, пожалуйста, в порядке исключения, чтобы гроб с прахом сына в ближайшее время был доставлен для перезахоронения, чтобы мы все могли в любое время по традиционному русскому обычаю ходить на могилу не неизвестного солдата, а дорогого и родного своего сына, отдавшего жизнь за безопасность Советской Родины..."

Кстати говоря, после разговора с Кулибабой зашвырнул

Васильев свой "вальтер" подальше в море. Оно и без того немало жизней взяло...

...Я не стал возвращать папку Заварину. Я разыскал в Питере Виктора Павловича Кулибабу, а затем в Гатчине - капитана 1-го ранга в отставке Бориса Полякова... Потом поехал в родной Полярный, где доживала свой страшный век у причала кораблей отстоя, проще говоря в корабельном морге, "Хиросима" - стратегическая атомная ракетная подводная лодка К-19... С неё только что спустили Военно-морской флаг. Но экипаж, урезанный втрое, ещё нес вахты в безжизненных отсеках.

В таких случаях говорят: ничто не предвещало беды. Утро 24 февраля 1972 года началось на К-19 как утро обычного ходового дня. Возвращались домой из Атлантики на север. Курс норд. Слева по борту - Америка, справа Бискайский залив, в двухстах метрах над головой - волны зимнего шторма, под килем - трехкилометровые глубины с острыми пиками подводных хребтов.

Возвращались домой с боевой службы, с ракетной позиции, нарезанной по плану учений "Полярный круг" в Северной Атлантике. Известно, что большая часть аварий случается именно при возвращении в базу. Это самый каверзный период любого похода, когда самое трудное позади, когда через неделю-другую - родной берег, дом, семейные или холостяцкие радости... Расслабляется человек при одной мысли, что скоро увидит звездное небо над головой, а не глухой стальной подволок, тускло подсвеченный плафонами.

10 часов 30 минут. До пожара ещё пять минут... На вахте стояла третья боевая смена. Первая - отсыпалась, вторая - готовилась к обеду. В эти последние минуты что бы ни делал каждый, любой пустяк лодочной жизни обретал смысл либо роковой случайности, либо счастливого шанса. Всем им, разбросанным по десяти отсекам, уже выносились кем-то всемогущим приговоры - кому жить, кому сгореть, кому задохнуться, кому умереть в долгих муках. Как будто на атомном ракетоносце работала незримо некая выездная сессия Страшного суда.

Вдруг жизненно важным для всех восьми офицеров, обитателей общей каюты в восьмом отсеке, оказалось то, что старший лейтенант Евгений Медведев не уснул, как соседи, а читал, верный своей книгочейской страсти, роман Пикуля. Именно он услышит сигнал тревоги, почти не проникавший в глухой закут восьмиместки, разбудит товарищей, и те успеют надеть дыхательные аппараты, прежде чем ядовитый дым подступит к горлу.

Вдруг обмен койками лейтенанта Хрычикова и капитан-лейтенанта Полякова станет самым главным обменом в их жизни: черный жребий смерти выпадет тому, кто останется в момент тревоги в восьмом отсеке.

И роковым для всех обернется обычная лотерея с назначением на вахты. В час беды и в миг её начала на вахте в девятом стоял матрос Кабак. Тот, кто придумал этот жуткий сценарий, обладал мрачным чувством юмора.

Кабак!

Девятый отсек В девятом, предпоследнем к корме, отсеке, помимо всего прочего, - камбуз. В то утро кок жарил оладьи, и на соблазнительный запах вылез из отсечного трюма вахтенный матрос Кабак. Пока шли сложные переговоры с коком - Кабак предлагал себя в качестве дегустатора готовой продукции, в трюме прорвало злополучную микротрещину, и трубопровод лопнул. Масло, вырвавшееся из свинца под давлением, попало на фильтр очистки воздуха в отсеке, в котором рабочая температура элемента (ускорителя химической реакции) была выше 120° С.

Вот тут и заплясало пламя, повалил дым. Его ещё можно было потушить, накинув одеяло, пустив из ВПЛа пенную струю... Заметь Кабак сразу, в первую же минуту, этот выброс... Но, должно быть, дым подгоревших оладий помешал сразу уловить запах гари. А когда уловил и стал докладывать вахтенному офицеру, тот, который за "автономку" не раз и не два получал доклады о самых разных источниках дыма, хладнокровно посоветовал разбудить старшину отсека Васильева и выяснить, откуда дымит и что. Кабак растолкал главстаршину, который досматривал последний сон в своей жизни, и уж Васильев-то, сиганув в трюм, и принял на себя огнеметный форс пламенной струи. За эти считанные минуты, которые прошли от доклада Кабака в ЦП и до прыжка Васильева в трюм, огнем выплавило фторопластовые прокладки в трубопроводах воздуха высокого давления и пламя, раздутое струей в двести атмосфер, загудело яростным ураганом...

Каждому из оставшихся в живых авария виделась по-своему: в зависимости от того, в каком отсеке он встретил беду. Мы же увидим эти отпылавшие события глазами командира первого (носового) отсека, старшего минера К-19 капитан-лейтенанта Валентина Заварина, попытавшегося воссоздать хронику того страшного дня. Главным же консультантом в его кропотливой работе, судьей, оценивающим деяния и поступки каждого в жестоком испытании, станет человек столь прямой и бескомпромиссный, сколь и самоотверженный, офицер, ещё до похода попытавшийся обратить внимание начальства на опасные

прорухи головоломной машинерии атомного ракетоносца (начальство, "выпихивавшее" К-19 в море, сумело не услышать его), инженер-механик (командир БЧ-5) капитан 2-го ранга Рудольф Миняев.

Первый отсек О том, что происходило в корме, из первого отсека можно было судить только по стрелке одного прибора - манометра станции ВПЛ. Стрелка все время клонилась к нулю, а это значило, что давление в системе падало, поскольку она непрерывно работала, выбрасывая пенную струю в очаг пожара. Если бы пожар был потушен, то систему в девятом перекрыли бы и стрелка остановилась где-нибудь выше. Но она неумолимо сползала к нулю. Пусто. Пены нет. Все израсходовано. Потушили?

Заварин:

"Пожар страшен. Но страшней бездействие при пожаре. Там, далеко за стальными переборками, - огонь, от которого отступать некуда. Быстро спустились в трюм старшина отсека мичман Межевич, трюмный и я - командир первого отсека. Спустились для перезарядки носовой системы, пожаротушения. Я водил пальцем по строчкам инструкции, выбитой на латунном листе, и смотрел на манометр. А давление все падало и падало. Кто-то расходовал ВПЛ - пенную жидкость системы пожаротушения. Затем мы перезарядили систему, но давление снова падало.

Прошло много лет, но это чувство досады и сострадания запомнилось навсегда. Когда в очередной раз мы перезарядили систему последними остатками пенообразующего раствора, поняли, что кому-то там, в очаге пожара, помочь уже больше не сможем...

Запросили десятый отсек. Там ребята тоже израсходовали весь запас ВПЛ. Сколько же этой пены мы залили в очаг пожара! Неужели так и не перекрыли шланг пожаротушения? Неужели не хватило пены? Неужели уже некому было перекрывать кран системы ВПЛ?

Потом, спустя много времени, когда подводную лодку на буксире провели в Североморск, мы узнали, что старшина девятого отсека Васильев принял огонь на себя. Он успел размотать шланг пожаротушения и направить струю в огонь пожара. Его нашли в трюме - там, где сноп огня из трубопровода гидравлики прожег трубопровод ВВД (воздуха высокого давления).

Ни Кулибаба, ни Миняев, никто из тех, кто находился в центральном посту, ещё не представлял толком, что случилось в девятом. На пультах центрального не было приборов, которые бы показывали, во сколько крат подскочили температура и давление в аварийном отсеке. Все надеялись, что беду удалось отсрочить,

наглухо задраив стальные переборки, что пожар затихнет сам собой, как предсказывали все инструкции, ибо самый надежный способ тушения пожара на подлодках есть "метод герметизации отсека".

Восьмой отсек Восьмой отсек - электротехнический. Здесь находятся жизненно важные механизмы, без которых невозможно остановить реактор и начать его расхолаживание.

Командир отсека, он же и командир электротехнического дивизиона, инженер-капитан-лейтенант Лев Цыганков. Как и многие в момент аварии, он отдыхал в своей каюте. С первыми же звонками аварийной тревоги был на ногах. Выбираясь из тесной двери, слышал, как резко лязгнула переборочная дверь и в клубах дыма, отчаянно матерясь, перескочили в отсек несколько человек. Это были матросы из девятого, которые успели спастись прежде, чем все отсеки на К-19 наглухо замкнут свои двери. Среди перебежавших был и матрос Кабак...

Еще не отзвучали пронзительные, рвущие душу трели, как барабанные перепонки больно хрустнули от скачка давления. Это напор горячих газов прорвался из надутого баллонами ВВД девятого отсека. В восьмой ударили черные струи дыма и угарного газа. Цыганков сразу понял, что в восьмом долго не продержаться.

- Центральный! - крикнул он в микрофон межотсечной связи. - Прошу разрешения убрать лишних людей из отсека.

- Добро! - крикнули ему из центрального.

Он велел немедленно перебираться в седьмой погорельцам из девятого. Вслед за ними перескочили и лейтенанты-управленцы Сальников и Лешнев. Они тоже не нужны были Цыганкову в борьбе с прорвавшимися газами. Он оставил с собой лишь старшину восьмого отсека мичмана Николаенко да несколько электриков, без которых невозможно было обеспечить всплытие...

Много позже летописец экипажа Заварин писал о нем так:

"О чем думал Цыганков в те несколько минут, которые судьба отвела ему на самое главное в жизни? О своей маленькой дочери Вике? Подумать о себе времени не было, потому что в той обстановке от его действий зависит судьба корабля, жизнь экипажа. Они обязаны обеспечить работу главных механизмов, иначе пучина океана навсегда поглотит корабль.

Сквозь дым едва различимы шкалы приборов, горло раздирает кашель... Надо включаться в аппарат...

Цыганков переключает работу агрегатов от аварийных источников питания, выключает второстепенные потребители. Кружится голова. Израсходованы все средства пожаротушения.

Он один у щитов управления. Оборвалась связь. Погас свет".

Седьмой отсек Смерть рвалась из отсека в отсек, пронзая броню задраенных переборок. Собрав обильную жатву в девятом, пополнив её в восьмом жизнями Цыганкова, Николаенко и нескольких электриков, она, шипя угарным газом, просачивалась в седьмой - турбинный - отсек.

Старшим здесь был инженер-лейтенант Вячеслав Хрычиков, родом из города Людиново Калужской области.

По свидетельству Заварина, все было так:

"В седьмом не сразу поняли, что в отсек проник невидимый убийца угарный газ. Они не сразу бросились к дыхательным аппаратам. Надеялись, глядя на глубомер: стрелка его отсчитывала последние десятки метров, которые оставались до поверхности океана. Еще несколько минут - и в отсеки ворвется свежий воздух.

У маневрового штурвала, регулирующего обороты турбин, стоял старшина 1-й статьи Казимир Марач. Он успел натянуть маску изолирующего противогаза (ИП-46), но... пал жертвой собственной добросовестности. Стекла маски запотели, и старшина не мог разглядеть показания тахометра (счетчика оборотов). Парень сорвал шлем-маску, протер стекла. За это время, может, всего-то два раза дыхнул. А этого уже было достаточно... На него потом маску натянули, а уже все... сердце не билось...

...Маневровый штурвал у Казимира Марача перехватил Саша Заковинько.

Еще держался на ногах старшина отсека Горохов. Он сразу включился в аппарат ИП-46, но как следует раздышать его, очевидно, не смог. Ребята держали обороты сколько могли, сколько позволяло сознание. Погас свет. Заковинько чувствовал, что остался один. Аварийный фонарик уже не пробивал плотную завесу дыма, и едва различались показания приборов. Остановили холодильную машину, и в отсеке начала нестерпимо повышаться температура. Дышать было трудно, пот заливал глаза и стекла маски, слюна мерзко хлюпала под дыхательным клапаном..."

Из седьмого отсека их вытащили всех. Только слишком поздно. В сознание привели лишь двоих: Сашу Заковинько и Горохова. Горохов был в тяжелейшем состоянии. Он никого не узнавал. Только курил и ругался. Его потом сняли первым же вертолетом и на эсминце отправили на Большую землю.

Лейтенанта Хрычикова и старшину Марача похоронили в Атлантическом океане 8 марта 1972 года. Координаты места их погребения: широта - 51° 21' сев. долгота - 28° 54' 03" зап.

К-19 медленно всплывала... Каждый метр этого томительного

пути из глубины к поверхности океана был оплачен чьей-то жизнью...

Пульт управления ГУЭ (главной энергетической установки, проще говоря, реактора) - это отсек в отсеке. В глухой стальной капсуле, начиненной приборами - датчиками любой информации о том, что происходит в недрах ядерного котла и во всех его системах, несут свои вахты офицеры-управленцы.

Когда поступил приказ покинуть загазованный шестой отсек, командир дивизиона инженер-капитан-лейтенант Милованов велел всем покинуть помещение пульта, оставив лишь одного помощника - старшего лейтенанта Сергея Ярчука.

Заварин:

"Пульт управления ГЭУ должен быть герметичен. Но когда в кормовых отсеках поднялось давление, герметичность пропала. Включались в аппараты. Ярчук начал задыхаться, сорвал маску.

Ярчук умирал на глазах своего командира. А командир был занят атомным реактором корабля. За герметичной дверью пульта были задымленные отсеки, умирающий Цыганков, электрики, оставшиеся в аварийном отсеке.

Только в романах командир на поле боя бросает пулемет и склоняется над раненым товарищем. Если бы Милованов бросил пульт и попытался вынести Ярчука (только куда?), трагедия бы приобрела апокалипсический ядерный исход".

Миняев:

"...о Милованове. Ведь не каждый смог бы так - двумя руками одновременно управлять двумя реакторами в аварийной ситуации. А потом ещё по пути привести все в исходное состояние. Я помню, как он с кровавой пеной, в полубессознании приполз в центральный пост".

Тогда ещё не знали этого страшного слова - "Чернобыль". Оно возникнет спустя семнадцать лет, когда специалисты злосчастной АЭС не смогут выполнить свой долг так, как выполнили его эти парни с К-19.

Центральный пост ...И все-таки они всплыли. Всплыли, как положено всплывать по инструкции: прослушав поверхность океана над головой, дабы не попасть под киль проходящего судна. На все про все ушло 24 минуты.

Потом командиру многие, в том числе и инженер-механик, будут пенять на это затяжное всплытие. "Надо было выскакивать по-аварийному, горячились коллеги Кулибабы. - Меньше было бы трупов в отсеках".

По-аварийному - значит продувать балластные цистерны на тех глубинах, когда давление воздуха в бортовых баллонах едва-едва позволяет начать продувание. При этом расходуется большая

часть сжатого воздуха. На К-19 система ВВД и без того уже была повреждена пожаром. А сжатый воздух, как увидим дальше, сэкономленный на аварийном всплытии, спасет других.

Во всяком случае государственная комиссия не поставит в вину командиру то, что он не стал всплывать аварийно.

...Но всплыли. И сразу же лодку повалило на борт, потом всех швырнуло на другой - всплыли в шторм. В зимний, по-бискайски жестокий шторм.

Заварин:

"Мы вытаскивали людей из задымленных отсеков в центральный пост, под трап рубочного люка. Наверху наш офицер Виктор Воробьев с веревкой в руках один поднимал по колодцу вертикального трапа безжизненное тело. Наверное, кроме него, это так быстро и так осторожно сделать никто бы не смог.

Мы снова ушли в кормовые отсеки выносить моряков. Через пятый отсек людей протаскивали с трудом. Там и в обычной-то обстановке проходишь, как на аттракционе, а в тяжеленном аппарате с человеком без сознания на плечах одному пройти немыслимо. Полумертвые люди были неуклюжи и тяжелее своего веса. Было страшно жарко, я задыхался в резиновой маске. Потом Володя Бекетов - мичман, старшина четвертого отсека - менял мне аппарат. Он даже умудрился подключить манометр и проверить давление в баллонах.

В какой-то момент я не смог то ли сам перелезть через комингс переборочной двери, то ли кого-то перетащить... Я на что-то откинулся на одну минуту передохнуть, может, просто лег на палубу. Очнулся, когда меня тащили. Маска аппарата давила, и сквозь запотевшие стекла ничего не было видно. То, что я не терял сознания, я хорошо помню по тому отвращению, какое испытал, оказавшись в луже блевотины под рубочным люком. С меня стащили маску, аппарат, пропустили где-то за спиной и под мышками трос и стали поднимать наверх.

Из ада я попал на небеса. Я видел дневной свет и дышал морским воздухом! Я слышал, как Нечаев (капитан 1-го ранга Виктор Михайлович Нечаев был старшим на борту К-19 офицером. - Н.Ч.) велел то ли найти, то ли привести в чувство доктора Пискунова. Над кем-то он склонился, мимоходом кого-то обругал, искал спирт или велел принести спирт и просил найти доктора... Все плыло перед моими глазами".

Лейтенанта медслужбы Мишу Пискунова привели в чувство в центральном с помощью доброй порции нашатырного спирта и чистого кислорода. Потом подняли наверх...

Нечаев тряс его за плечи.

- Миша, надо людей спасать! Миша, ты меня слышишь?!

На доктора вылили ведро воды, после чего он начал приходить в себя и отдавать приказания.

На палубе в ограждении рубки лежало человек двадцать. Пискунов показал, как делать искусственное дыхание рот в рот, как надо переворачивать человека в бессознательном состоянии, чтобы он не задохнулся собственной рвотой...

Все было сделано с такой энергией, с такой быстротой и напором, какие ни один из нас не мог себе и представить.

Позже Пискунов рассказывал: "Порой я приходил в отчаяние. Но я знал: покажи хоть на секунду свою беспомощность - и тогда вы все станете трижды беспомощными..."

Недосчитались двадцати восьми человек. Из них двое скончались уже наверху. Так и не откачали... Не ясна была и судьба двенадцати моряков, что были отрезаны пожаром в самом последнем - кормовом - десятом отсеке. Сначала с ними поддерживали связь по телефону из первого. Заварину отвечал из десятого мичман Борщов. Он сообщил, что все лежат на койках, чтобы меньше двигаться и делать вдохов, что все дышат через мокрые полотенца и простыни. Он жаловался, что голова раскалывается от боли... Потом связь оборвалась.

Неужели к двадцати восьми несчастным надо прибавлять ещё двенадцать?

Сорок погибших? Это треть экипажа...

Десятый отсек Душа современника устала ужасаться тем мучениям, каким подвергала человека наша бешеная технотронная цивилизация. И все же этим двенадцати выпало нечто особенное... Там, в корме, в самом последнем десятом - отсеке оставались двенадцать человек, отрезанных от экипажа, от всего мира анфиладой задымленных, заваленных трупами отсеков. Телефонная связь с ними оборвалась на вторые сутки. На пятые - их всех причислили к лику "погибших при исполнении...". А они жили и на пятые, и на десятые, и на двадцатые сутки своего немыслимого испытания - в отравленном воздухе, без еды, в кромешной тьме и сыром холоде железа, в промерзшем зимнем океане; жили в полном неведении о том, что происходит на корабле и что станется с ними в следующую минуту.

Вообразим себе стальную капсулу, разделенную на три яруса, густо переплетенных трубопроводами, кабельными трассами, загроможденных агрегатами и механизмами. Это и есть жилой торпедный отсек в корме К-19. На самом верхнем этаже - две тесные каюты-шестиместки, торпедные аппараты и торпеды, уложенные вдоль бортов на стеллажи. Под ними - палуба вспомогательных механизмов и трюм. Дышат в десятом тем немногим воздухом, что не успела вытеснить плотная

корабельная машинерия. Войти сюда и выйти отсюда можно лишь через круглый лаз в глухой сферической переборке (перегородке), разделяющей десятый и девятый отсеки. Лаз перекрывается литой круглой дверью весом в полтонны, которая задраивается кремальерным запором. Вот это и есть десятый отсек...

Сгоревшим заживо в девятом отсеке выпала жуткая участь. Но лучшая ли досталась тем, кто находился в кормовом отсеке, вход в который запечатал люк, приваренный к горловине жаром бушевавшего пламени?

Двенадцать человек, двенадцать живых душ (о, это каноническое число!) оказались в глухой стальной капсуле, одну из стенок которой лизал огонь.

Даже грешники в аду кипят в открытых котлах. А здесь - в стальной бомбе, начиненной ядерными торпедами. Но прежде чем рванул бы пусковой тротил боевых зарядных отделений, им предстояло медленно задохнуться, иссохнуть, обезводиться, мумифицироваться в этом дьявольском автоклаве.

Даже первые христианские мученики не подвергались таким пыткам. А этих, двенадцать, - за что?

Впрочем, тогда их мучил совсем другой вопрос: как спастись из этой камеры-душегубки? Из отростков вентиляционной магистрали хлестал черный от дыма угарный газ. Его гнало из смежного, горящего отсека. На двенадцать человек - только шесть спасительных масок (четыре ИС-П-60 - разновидность акваланга и два ИПа - изолирующих противогаза). Спасательных средств в десятом отсеке было ровно столько, сколько предусматривалось здесь моряков по боевой тревоге. Шестеро были "лишними". Они не успели перебежать на свои посты через горящий девятый и теперь со смертным ужасом взирали на эти черные ядовитые струи...

Первым бросился к клинкету (запорному механизму) вентиляции капитан-лейтенант Борис Поляков. Закрутил маховик с такой силой, что сорвал его со штока. Дымные струи иссякли... Смерть первая, самая скорая, самая верная, отступила. Но за ней маячила вторая - не столь торопливая, но неотвратимая: от общего удушья в закупоренном отсеке. И каждый из двенадцати понимал, что отныне такой привычный, обжитой, удаленный от начальства в центральном и тем особенно ценимый десятый вдруг по мановению коварной морской фортуны превратился в камеру смертников. Что стоило им выдышать в двенадцать пар легочных крыл кислород из трехсот пятидесяти двух кубометров задымленного и загазованного воздуха...

Эзотеристы утверждают, что у каждого человека есть свой коридор, который ведет его к смерти, и коридор этот не замкнут,

ибо и после физической кончины душа обретает новое пространство. Их же вел к гибели один коридор на всех - средний проход кормового отсека, и упирался он в стальной тупик. Даже души их не смогли бы вырваться из этой западни.

Двенадцать молодых, крепких мужчин были заживо замурованы в "духовке", разогреваемой на медленном огне. Два офицера, три мичмана, семеро старшин и матросов. Кто мог поручиться, что их фамилии не продолжат скорбный список тех, кто сгорел в девятом.

Там, в центральном посту, у кого-то возникла жестоко-милосердная мысль: пустить в десятый фреон, чтобы обреченные на верную смерть люди не мучились зря... Но командир корабля идею эвтаназии - легкой смерти - не одобрил. Подводники - смертники веры. Вера в спасение умирает только вместе с ними. Подводник - это не просто профессия, ставшая образом жизни, это ещё и, может быть, прежде всего характер, склад души и способ мышления.

Люди накопили вековой опыт выживания в пустыне и тайге, горах и тундре, на необитаемых островах, наконец, на плотике посреди океана. Но уметь выживать в железных джунглях машинерии, в её магнитных, радиационных, электрических полях, в её бессолнечном свете, дозированно-фильтрованном воздухе, к тому же химического происхождения, в её тесном замкнутом узилище, в тех щелях, просветах и выгородках между жизнеопасных агрегатов это удел подводника.

Борис Поляков в свои двадцать шесть был истинным подводником. Что бы ни делали сейчас его руки - перекрывали ли клинкет вентиляции или расклинивали вместе со всеми стеллажные торпеды, которые грозили сорваться со своих мест в эту бешеную качку, - мозг его лихорадочно искал ответы на два жизненно важных вопроса: можно ли выбраться из этой ловушки, а если нельзя, то пустить в неё воздух?

Нечего было и думать открыть люк (то, что он приварился, Поляков ещё не знал) и перебежать сквозь доменную печь, в которую превратился девятый, в смежный с ним восьмой отсек. Не оставляли надежды на спасение и кормовые торпедные аппараты - через трубу одного из них Поляков мог прошлюзовать за борт только четверых, на которых были гидрокомбинезоны с дыхательными масками, да и то выход в штормовой океан обернулся бы для них медленным самоубийством.

Эх, наладить бы хоть самую хилую вентиляцию... Но как?

Он решал эту техническую головоломку, надышавшись угарной отравы. Ломило в висках. Тошнило от выворачивающей душу качки: бездвижную атомарину валило с борта на борт так,

что маятник кренометра уходил за угол заката. В отсеках грохотало от перекатывавшихся вещей. Всплытие было неожиданным, и по-штормовому ничего не успели закрепить. Атомоходчики всплывают редко и потому от качки страдают особенно жестоко - привычка к болтанке вырабатывается обычно на вторые, а у кого и на третьи-четвертые сутки. Так что вместо элегического прощания с жизнью последние часы смертников десятого отсека проходили в рвотных спазмах - до слез. И все-таки они с надеждой смотрели на Полякова: "Ты же офицер, у тебя на погонах инженерные молоточки, ну придумай же что-нибудь!"

В десятом отсеке он оказался волей житейского случая. Штатная койка командира первой контрольной группы дистанционного управления реактором (так называлась должность капитан-лейтенанта Полякова) - в восьмом отсеке по левому борту. Но спать там жарко, и в эту роковую ночь Борис перебрался в десятый, в каюту друга-однокашника по училищу, Володи Давыдова, тоже командира группы и капитан-лейтенанта. На его же, поляковской, койке спал в восьмом штатный командир десятого отсека лейтенант Хрычиков.

Одному из них - лейтенанту Хрычикову - этот обмен койками стоил жизни. Он погиб в горящем отсеке.

Борис Поляков:

"У нас на лодке было два старпома. Второй шел вроде дублера. Когда услышал звонки аварийной тревоги, подумал - молодой отрабатывается. То один в "войну" играет, то другой... Надоело. У меня ведь восьмая боевая служба... Вскочил, надо бежать в центральный, мое место на пульте... Да не тут-то было. Через девятый уже не пробежать. А спустя две-три минуты к нам пошел угарный газ... Перекрыл... Нет, к нам из девятого никто не ломился, не стучал. Слишком быстро все разыгралось. Переборка накалилась так, что стала тлеть обшивка из прессованных опилок. Пришлось плескать водой, сбивали топорами... Потом погасли аварийные плафоны, питания для них хватило на два часа".

...И он решал эту немыслимую инженерную задачу - как добыть воздух? под грохот ураганного шторма, в меркнущем свете, в неразволокшемся ещё дыму, вцепившись в трубопроводы, чтобы удержаться на ногах. "Ну придумай же что-нибудь!" - все так же исступленно и немо его молили глаза остальных одиннадцати.

Три года назад он был командиром этого отсека. Он обязан был знать все три яруса его хитроумной машинерии досконально. Три этажа, перевитых пучками разномастных трубопроводов,

кабельных трасс... Они обитали на верхнем - третьем - ярусе, который считался жилой палубой.

К вечеру - часам к двадцати - дышать уже было нечем. Регенерации, насыщавшей воздух химическим кислородом, в отсеке не было. Голодная кровь стучала в виски, гнала холодный липкий пот... Плафоны уже давно погасли. Аварийные фонари едва тлели, садились аккумуляторы...

Воздуха! Хотя бы глоток...

Глоток он нашел. Спустился в трюм, едва удерживаясь на перекладинах трапа, и стравил из патрубков-"гусаков" дифферентной цистерны скопившийся там воздух. Грязный, масляный, набитый компрессором без каких-либо фильтров, он все же пошел. Под его шипение Полякова и осенило, что если открыть кингстон глубиномера, то возникнет пусть слабый, но все же проток, продых... Догадка стоила жизни им всем. Надо было только сообщить в центральный, чтобы поддули в дифферентную магистраль...

"Каштан" - межотсечная громкая связь - не работал. Его замкнуло при пожаре. Поляков с замиранием сердца вынул из зажимов увесистую трубку корабельного телефона. Этот древний слаботочный аппарат, питавшийся от ручного магнето, как и его прародитель - полевой телефон времен Первой мировой, - работал безотказно. Связь удалось установить с первым отсеком.

- Валя, - попросил Поляков, - скажи Рудольфу (инженер-механику Миняеву. - Н.Ч.), пусть наддувает дифферентные цистерны. А мы откроем кингстон глубиномера.

- Добро!

И воздух пошел! Они вдыхали его, будто пили луговую свежесть.

Призрак смерти от удушья уступил место своей младшей сестре - гибели от жажды. В десятом не было воды. Ни глотка. Пить хотелось, несмотря на то что все дрожали от холода. Пожар в девятом заглох, притаился до первой порции свежего воздуха. Переборка была теплой, и все отогревались на ней. Ведь одеты были в "репс" - легкие лодочные куртки и брюки. В отсеке же стояла "глубокая осень": воздух остыл до температуры забортной воды +4 градуса. Но не одежда сейчас тревожила Полякова. По самым скромным прикидкам, буксировка в базу, на север, должна была занять месяца полтора. Только в базе их могли извлечь из западни десятого. Сорок пять суток без воды?

Лет десять назад все они были наслышаны о сорокадевятидневном дрейфе в океане сорванной штормом баржи с четырьмя солдатами - Зиганшиным, Крючковым, Поплавским, Федотовым. Та сенсация облетела мир: полтора месяца без еды,

съели кожаные меха гармони и голенища сапог... Теперь нечто подобное выпало и им. Разве что в гораздо худшем варианте - в кромешной темноте, в грязном воздухе, в промозглом холоде. И главное - без воды.

Поляков знал, что в десятом отсеке расположена расходная цистерна с пресной водой. Но она оказалась пуста... Бачки с аварийным запасом продуктов - тоже. Их раскурочили, как это водится по неистребимому безалаберному обычаю, хозяева отсека ещё в начале похода... Но даже если бы бачки были полны, их все равно не хватило бы для дюжины едоков на полтора месяца.

Вода!.. Она плескалась, шумела, журчала над головой, в штормовом океане, разбивавшем о лодку крутые валы. Эти водные звуки дразнили ещё горше, ежеминутно напоминая о недоступном...

Пробовали собирать тряпкой конденсат - напотевшую на подволоке влагу, тряпку выжимали в миску. Но многочасовой труд не увенчался и добрым глотком грязноватой вонючей воды.

И снова все глаза устремились на Полякова. Ты - командир, ты добыл воздух, добудь и воду.

И он добыл. Добыл, потому что знал эти стальные джунгли, как никто другой.

Там, в расходной цистерне, должен был оставаться "мертвый запас" воды, скапливающейся ниже фланца сливного трубопровода. Что, если разбить водомерное стекло и отсосать через трубку... Это было ещё одно гениальное озарение.

Поляков велел трюмному матросу найти кусок шланга и объяснил, что делать. Через четверть часа тот принес в окровавленных руках миску ржавого отстоя. Руки порезал в темноте об осколки водомерного стекла, когда швырнуло при крене. Поляков перевязал ему кисти обрывками разовой простыни и распорядился добыть емкость, повместительнее миски. При свете тусклой "лампочки Ильича", сооруженной из батареек, вытряхнутых из найденного магнитофона, отыскали большую жестянку из-под сухарей. Скорее всего, она служила тут писсуаром, но выбирать не приходилось. В неё с грехом пополам нацедили литров пять ржавого отстоя. Его разлили в бутылки из-под вина, и Поляков велел держать их между ног, чтобы хоть как-то согреть ледяную воду.

Теперь, когда была утолена первая жажда, подступил голод. Есть хотелось в холоде мучительно...

По иронии судьбы, среди пленников десятого отсека оказался и начальник интендантской службы мичман Мостовой Иван Иванович, известный на лодке "прижим". При нем были ключи от "сухой провизионки", открыв которую обнаружили коробки с

макаронами и пачки поваренной соли. Макароны грызли всухую. Соль тоже пригодилась. На третьи-четвертые сутки у многих в холодной сырости заложило дыхание, воспалились глотки... Поляков вспомнил народное средство: ложка соли на кружку воды и полоскать. Помогло!

Остров смерти Всего лишь за каких-то полчаса грознейшая атомарина превратилась в островок-поплавок, беспомощно ныряющий среди океанских валов.

Без хода, без электричества, без света в отсеках, без тепла и дальней радиосвязи К-19 мало чем отличалась от стального понтона, ставшего игрушкой волн. Можно было бы подыскать немало других, куда как мрачных определений "плавучий морг", "блуждающая ядерная мина", "Хиросима", - но все это после того, что сначала она, чудом всплывшая субмарина, была островком, на котором спасались и выживали сто с лишним моряцких душ.

...Первым к ним подошел "американец" - корабль береговой охраны США.

Заварин:

"Мне от такого "спасателя" стало как-то не по себе. Ведь у меня в аппаратах секретные торпеды, за которые я отвечаю головой. Образ врага был воспитан стойко. На всякий случай доложил Нечаеву, что в принципе могу выстрелить из аппарата на затопление (с закрытыми запирающими клапанами) две торпеды новой конструкции. Нечаеву хватило здравого смысла принять мое сообщение в качестве шутки и посоветовать лучше выстрелить ими в боевом варианте...

"Американец" предложил помощь. Мы на международном морском жаргоне с примесью русского диалекта от его помощи отказались. На корабле была вертолетная палуба и ангар. Створки ангара были чуть приоткрыты, но вытаскивать вертолет американцы не стали - нелетная погода, нелетное море.

На вторые сутки к нам подошел сухогруз "Ангарлес". К этому времени шторм разыгрался не на шутку. Волны перекатывались через надстройку и порой захлестывали нашу высокую рубку. С сухогруза спустили спасательный катер, передали нам трос-проводник. Мы отвалили носовые горизонтальные рули и пытались за них завести буксирный конец. Смыло за борт мичмана Красникова, потом Бекетова. Но, слава богу, ребят вытащили. Моряки с "Ангарлеса" предпринимали отчаянные попытки помочь нам. Но ведь к лодке и приблизиться было опасно: штормовые волны швыряли нас словно щепку. Когда стало ясно, что попытки завести буксирный конец бесполезны, "Ангарлес" отошел и начал удерживаться с наветренной стороны, хоть как-то прикрывая нас от штормовой волны.

Вскоре к нам подошел большой противолодочный корабль "Вице-адмирал Дрозд". В штормовом океане его мачты порой терялись за гребнями волн. На "Дрозде" был вертолет... Но нечего было и думать, чтобы он взлетел в такой шторм. И когда над нами появилась винтокрылая машина, мы не поверили своим глазам.

Вертолет завис совсем низко, и из кабины быстро спустили трос с грузом. Мы отстегивали карабины и принимали аппараты, продукты, бидон с горячим кофе, теплую одежду, аварийные фонари - все, что нам так было нужно для работ по обеспечению живучести лодки, для работ на надстройке с буксирными концами. Вертолет прилетел к нам ещё и еще, и мы уже не чувствовали той безысходности, которая пробивалась в душе каждого".

В десятом отсеке На пятый день серьезно занемог мичман-секретчик. "Спину ломит. Помираю..." Застудил почки. Это не горло. Тут врачебная помощь нужна. Или хотя бы консультация. Но телефонная связь прервалась ещё на второй день. А парень и в самом деле вот-вот Богу душу отдаст. Стонет, мечется... Пришлось действовать на свой страх и риск. По счастью, в одной из кают удалось отыскать пол-литра спирта. Поляков разодрал разовую простыню на лоскуты, смочил спиртом и наложил на поясницу мичману, терявшему порой сознание от боли. Велел натянуть шерстяной свитер и накрыл всем, что было теплого под рукой. Спиртовой компресс подействовал. Боль приутихла...

Поляков:

"До восьмого марта вел календарь в уме. Потом сбился... Ураган буйствовал пять дней. Но, когда приутих, легче не стало... Самым трудным, я бы сказал - критическим, днем были шестые сутки. Дышать уже было нечем, хотя легкий поддув ещё чувствовался. В центральном на пятые сутки нас похоронили. Но адмирал Касатонов, руководитель спасательной операции, приказал числить нас в живых до самого последнего дня. Конечно, мы ничего о том не знали и сообщить о себе не могли, но чувствовали, что воздух через дифферентовочную цистерну мало-помалу идет...

Так вот, на шестой день отчаянные головы стали предлагать: мол, пожар в девятом утих - перебежим в восьмой. Но ведь там же дикая загазованность. "А как в Освенциме спасались? В газовых камерах, - напирал Володя Давыдов. - Платок мочой смачивали и через него дышали. А у нас вода есть, ИПы... Проскочим как-нибудь". - "Не проскочим! - отвечали ему. - Там все штормом завалило. Да и настил, скорее всего, прогорел. В темноте провалимся - всем каюк".

На всякий случай встал к люку. Если кто силой попытается открыть завалю. Спортом занимался... Но, к счастью, никто не рискнул. А если бы кто и рискнул, все равно не отдраил бы люк: клинковый запор заварило пламенем. Хорошо, что мы о том не подозревали. А то ещё тягостнее было бы... Конечно, подбадривал людей, как мог. Внушал: надо погоду ждать, океан успокоится спасут.

Еще морячок у нас был, из циркового училища. Пришлось ему поработать в отсеке в режиме клоуна. О представлениях рассказывал, смешные репризы вспоминал... О детях своих говорили. Это тоже жить заставляло. Моему-то огольцу, Андрюхе, восьмой годок шел...

А вообще муторно было. Темнота давила. Углекислотой надышались уже до одышки. Многие лежали ничком, и только качка переваливала с боку на бок, как трупы. Некоторых в гальюн приходилось под руки отводить. Штатного гальюна в отсеке не было. Нашли местечко в трюме. Вконец ослабевших на подвеске спускали... Фильтр самодельный придумали, из кусков верблюжьего одеяла. Но все равно вонь шла. Можете представить, чем мы дышали, кроме дыма и углекислоты. Та ещё атмосфера была. Я говорил ребятам - мы на любой планете теперь выживем. Хоть в отряд космонавтов записывайся..."

Мы сидим в кабинете Полякова. В распахнутое окно налетает летний ветерок, настоянный на хвое гатчинских сосен. После таких рассказов хочется вдыхать этот воздух полной грудью и радоваться его обилию.

Борис Александрович давно ушел со службы в запас. Живет и работает в доброй старой Гатчине инженером по строительству при одном из петербургских НИИ. Растит внука.

Голубоглазое кругловатое лицо его улыбчиво и открыто, только быстрая мимика, слишком быстрая смена улыбок и хмурых гримас выдают в нем подводника, наигравшегося со смертью...

Поляков:

"Иногда накатывала чудовищная тоска, и тогда казалось, будто на лодке вообще не осталось никого в живых и нам так и придется болтаться в океане, пока не перемрем. Ведь никаких звуков, выдававших присутствие экипажа, мы не слышали. Только один и тот же сводящий с ума плеск волн над головой. А что, если экипаж давно покинул лодку, а нас посчитали погибшими? Что, если лодка уже наполнилась водой и вот-вот канет в пучину?

Чего только не приходило в голову! А время в темноте тянется особенно нудно.

И вдруг однажды слышим слабый стрекот вертолета. Ну, тут

воспрянули! Ищут, спасают... Спасут!

Вертолет кружил явно над нами. Разумеется, мы ничего не знали о том, что происходит за стенками нашей темницы. Только догадки. Зато теперь по шуму вертолета могли определять время суток: работает - значит, день, затих - ночь...

Смысл всех усилий спасателей сводился к тому, чтобы подать на лодку силовой кабель. Своей энергетики на К-19 не было. Реактор заглушен. И только 8 марта ценой невероятных усилий удалось дать питание на распредщит № 1, с которого и попытались провентилировать погорелый отсек. Но неудачно. Притихший пожар в нем снова разбушевался...

Возобновившийся пожар стих сам собой. Но ушло ещё десять суток на то, чтобы повторить попытку провентилировать отсеки. И только 18 марта, когда океан застыл в штиле и удалось перекинуть на лодку электрокабель, мы услышали гул вентиляции, а потом долгожданный стук из девятого. По азбуке перестукивания нас предупредили, чтобы мы выходили с закрытыми глазами. Иначе могли ослепнуть от непривычного яркого света. Потом взломали ломиками замок нашего люка".

Это случилось на двадцать третьи сутки их чудовищной робинзонады. К тому времени на ногах держались лишь двое: капитан-лейтенант Поляков и ещё один моряк. Остальных выносили на руках.

Поляков с превеликим трудом одолел полсотни шагов до ракетного отсека. Там было устроено нечто вроде походного лазарета, где спасенные шесть часов отлеживались в тепле, прежде чем их переправили на плавучую базу "Магомед Гаджиев".

Поляков:

"Эти шаги дались мне как десятикилометровый марафон. Свалился с одышкой... Потерял в весе двадцать восемь килограммов. Остальные тоже превратились в доходяг. Обросли бородами. Бороды в углекислой среде растут очень быстро. И ногти тоже как у обезьян... Самое противное, что у всех нас сразу же подскочила температура до 41 - 42 градусов. Это из-за перенасыщения организма углекислотой. В атмосфере десятого отсека потом, когда замерили, оказалось свыше шести процентов углекислого газа.

У двоих - мичмана Мостового и одного матроса - скрючило конечности. Врачи говорили, что это от психической травмы, и обещали, что со временем пройдет.

Да, древние не ошибались: время - лучший лекарь!" - заключил Поляков с таким видом и таким тоном, что становилось ясно - с этой минуты он отрешается от рассказанного и попытается снова забыть все ужасы того похода. Лет эдак на

двадцать, как и было до сих пор.

Борис Поляков и его товарищи установили невольный рекорд выживаемости человека, рекорд силы духа. Они не готовились к нему специально... Испытание застало их врасплох. Они перенесли все виды голода, каким подвержен живой организм, - световой, кислородный, белковый, эмоциональный... Они не были подопытными кроликами. Они боролись. И установили рекорд, о котором не помышляли. Его не внесли в Книгу рекордов Гиннесса. О нем не писали в газетах. О нем было велено молчать.

Молчание длилось двадцать лет. Для большинства из двенадцати человек это был срок, прожитый ими до рокового звонка аварийной тревоги.

Трудно представить себе человека, который после той кошмарной "автономки" в десятом захотел бы снова влезть в теснину лодочного чрева. А Поляков... Он так и не ушел с подводного флота. Более того, искушал судьбу как никто, испытывая глубоководные обитаемые аппараты - боевые батискафы. Фортуну тронула его храбрость, и она даровала ему мирную жизнь в тихой и благостной Гатчине.

Вместо эпилога

В конце концов "Хиросиму" притащили в родной Кольский залив.

В Москве и Питере бушевала весна, а здесь едва-едва повлажнел снег да дни чуть насытились солнечным светом.

Тех, кого не схоронили в море, погребли в Кислой губе, что на окраине Полярного, подальше от родного гарнизона, чтобы не смущать боевой дух уходящих в море экипажей. Так рассудили премудрые политработники...

Но сила отцовской любви и страдания была такова, что смогла растопить лед чиновного бездушия, смогла вырвать тело сына из вечной мерзлоты братской могилы.

Главстаршина сверхсрочной службы Александр Васильев был перезахоронен. Его положили на почетном месте - рядом с фронтовиками, павшими при освобождении псковского села.

Там, в штабных верхах, расщедрились и на орден. Посмертную Красную Звезду сына вручили Петру Васильевичу в военкомате. Да у него и своих их, фронтовых, было немало... И тут царапнули отцовское сердце. Оценили подвиг сына по неведомо кем составленной разнарядке: раз старшина - больше "Звездочки" тебе не положено. И это в пору брежневского звездопада, когда ордена летели направо и налево "в связи с... летием" и "за большие заслуги в деле повышения, укрепления, развития...".

Ну да спасибо и на том, что главную просьбу уважили...

Спасибо и на том, что не поспешили обвинить экипаж в аварии, в неправильных действиях, в плохой подготовке... Наградили даже тех, кто чином помладше, - Красной Звездой, кто постарше - Красным Знаменем.

Тайно схоронили, тайно наградили. И велели молчать. Засекретили все бумаги и документы, связанные не только с самой аварией, но и со всеми обстоятельствами грандиозной спасательной операции. Вот только не смогли засекретить матросскую песню о "Хиросиме", и пошла она будоражить сердца по кубрикам и казармам, отсекам и каютам:

"Автономке" конец, путь на базу домой,
Тихо лодку глубины качают.
Спит девятый отсек, спит пока что живой,
Только вахтенный глаз не смыкает.

О чем думал тогда, может быть, вспоминал Зов друзей или очи любимой.

Только запах чужой вдруг мечты оборвал
Газ угарный несет шлейфы дыма...
Те, кто спал, кто мечтал, и кто вахту держал,
По постам боевым разбежались.
А в девятом кто встал, кто услышал сигнал,
За себя и за лодку сражались.
Отзывается сердце на каждый удар,

Рядом гибнут свои же ребята.

И открыть бы, да нет, смерть войдет и сюда.

И седеют от крика в девятом.

Встаньте все, кто сейчас водку пьет и поет.

Замолчите и выпейте стоя.

Наш подводный, ракетный, наш атомный флот Отдает честь погибшим героям.

После того страшного пожара атомная подводная лодка К-19 получила на флоте прозвище "Хиросима" ...

Глава третья Пламя в отсеках

Ни об одной трагедии нашего современного военного флота не написано столько, сколько о гибели атомной подводной лодки "Комсомолец". Впервые в истории освещения таких катастроф сказана почти вся правда о корабле, о людях, об их подвиге, об их спасении. Увы, правде этой не поверили, ибо она была сказана теми, кому уже перестали верить, - высокопоставленными официальными лицами. Не поверили, что на лодке был только один реактор, что его надежно заглушили, что на "Комсомольце" не было ракет, что норвежские вертолеты не могли спасти подводников... Тут все как в известной притче о мальчике-пастухе и волке... Слишком долго газеты славословили флот: "океанский, ракетоносный, атомный..." Слишком часто подобная правда жестко дозировалась, окрашивалась в псевдопатриотические тона. Друзья и знакомые после выхода в "Правде" моего очерка "У опустевшего причала" говорили при встрече: "Ну, это мы все читали. А теперь расскажи, как оно было на самом деле..."

Я стою на девятом причале - том самом, от которого уходила в свой последний поход печально известная ныне подводная лодка. Он все ещё пуст. Китолобые, острохвостые атомарины не спешат занимать его, как не спешат люди занимать опустевшие вдруг береговые кубрики поредевшего экипажа.

Фиорд извилист и размашист, будто росчерк Бога по сотворении земли. Величественная глухомань - столица атомного флота. Но небо сегодня здесь ниже, чем где бы то ни было. Гранит - чернее. Снег - мертвее...

"Будем верить..."

- Господи, как я не хотела, чтобы он уходил в этот поход!...

Ей было двадцать четыре - до сообщения о гибели лодки. Сколько же ей сейчас? После всего пережитого.

- Обычно я всегда его провожала. А тут не получилось: у Саши умерла мама. И он попросил меня уехать с детьми в Ленинград, побыть рядом с отцом.

Переживали они эту смерть оба мучительно. Ольга Сергеевна умирала в одиночестве, в реанимационной палате, перед самым

Новым годом. Фронтовичка из медсанбата, она держалась мужественно и, чтобы не омрачать своим близким праздник, никого не позвала проститься. Саша был вне себя от горя. Командир корабля Ванин умудрился выхлопотать ему перед самой "автономкой" десять суток отпуска. Он приехал в Ленинград и очень боялся за отца, который после похорон едва переставлял ноги.

"Ну вот, - признавался он мне, - была мама, чувствовал себя ребенком. А сейчас такая пустота, что жить не хочется. Когда на мостике один стою, цепью себя привязываю... За борт так и тянет..." - "А мы как ж без тебя?!" - "Вот только вы и спасаете". - "Если ты не вернешься, нам тоже не жить..."

Вот в таком состоянии он и уходил. Да, ещё написал мне письмо, подробное, распорядительное, как завещание на двух страницах, и все по пунктам: "Детей береги, лечи на "фазенде" нашей (дом-развалюха), сетку на забор достать, маме камень поставить..."

Ушли они. А нам, женам, выдали набор "дефицитов": тушенка, сгущенка, чай, кофе... Мыла, правда, не было.

Ох, им многим не надо бы было уходить. У Смирнова, штурмана, пошаливало сердце. Он на берег собирался списываться. Ткач, боцман, переслуживал свой срок, жена просила - "не ходил бы", вопрос с жилищным кооперативом решался...

Каждый день я ждала беды. Каждый день гадала над любым пустяком: к счастью или к несчастью? Все приметы перебрала, какие есть. Ну прямо как старуха-ведунья стала.

11 марта Юленька, дочка, приносит большой казенный конверт со штемпелем войсковой части. Увидела - помертвела. Пока она ножничками "чик-чик", у меня сердце остановилось. Выпала открытка. Читаю поздравление с Восьмым марта от командира корабля. У них традиция такая была: оставлять на базе письма ко всяким праздникам. И слова такие душевные: "Спасибо вам, наши боевые подруги, за мужество ожидания..." А я села за стол и заплакала. Вот вам и все мужество...

Свекор утешает: "Что ж ты плачешь, глупая? Все хорошо". - "Дед, я же не знаю, как получают похоронки!"

Тогда, в субботу, я шила па машинке новые шторы. Работало сразу все и телевизор, и радиоточка. Саша всегда сердился на меня за это. Но сообщение о гибели лодки не услышала. Наверное, машинка шумела. Тут позвонила сестра свекрови. Дед снял трубку. Чувствую, в голосе изменился, все "да", "нет"...

"Дед, что случилось?" - "Нина звонила. Что-то после ремонта звонок не работает".

Вижу, запереживал: ходит, вздыхает, курит, кашляет... Наконец признался: "Нина сказала, какая-то лодка на Севере утонула". - "Но ведь их же много плавает! Почему именно наша?"

Я тут же позвонила тете Нине: "Что вы слышали?" Но она слышала только обрывок сообщения. Только положила трубку - звонок. Жена замполита первого экипажа: "Верочка, слышала сообщение? Василий Иванович обзвонил всех, мы думаем, что это ваша лодка". - "Но почему, почему наша?" - "По всем прикидкам так выходит - и торпедная, и атомная..." - "Все погибли?" - "Нет, есть живые". - "Что мне делать?" - "Мы считаем, тебе надо лететь".

Включила программу "Время". Приготовила бумагу, карандаш, чтобы все записать. И валерьянку. Но ничего толком не сообщили. Соболезнование родственникам А каким? Вся страна, наверное, всполошилась, сколько матерей, жен за сердце схватилось. Сколько подводников в походе! Ведь им не сообщить оттуда: "Мама, я жив, это не с со мной". Хоть бы фамилию командира сразу сказали, и то стало бы ясно.

Звоню в наш городок. Заказ берут только на понедельник. Линия занята: "Не одной вам нужно". Бегу на телеграф, шлю срочную подруге: "Узнай, чья лодка! Позвони немедленно".

Утром жены побежали в ДОФ - Дом офицеров флота, - где заседала правительственная комиссия. Но там ничего толком не знали - кто жив, а кто мертв. Позвонила мне на другой день воспитательница из нашего детского садика: "Верочка, ничего не ясно. Приезжай".

Всю субботу и до воскресного полудня я проплакала. Дед еле держится, но утешает: "Будем верить. Не должно".

Надо лететь. Собираюсь сама, собираю Славика и плачу, плачу, плачу. Оделись мы, у самого уже порога - междугородка. Дед снял трубку, мне передает: "Это Североморск". А у меня ноги подкосились. В трубке незнакомый мужской голос: "С кем разговариваю?" Я ни слова в ответ не могла выдавить. "Это жена капитан-лейтенанта такого-то?" - "Да". - "С вами говорит капитан 3-го ранга такой-то..." Каждое слово как вечность. Чувствую, упаду, не дослушаю. Уж лучше бы сразу убил. "Ваш муж... - и дальше - имя, отчество, фамилия, - жив".

- Вы правду говорите? Вы меня не обманываете?!

- Ну что вы! Он страшно беспокоится о вас и просил сообщить в Ленинград.

- Как он?

- Все нормально. Приезжайте. Вас всюду пропустят.

Юлька моя, первоклашка, в крик: "Мамочка, только возьми меня к папке, я буду слушаться". В юбку вцепилась, не оторвать. Схватила обоих - и в аэропорт...

В Пулково встретила Любу, жену Смирнова, штурмана. Подошла к ней, смотрим друг дружке в глаза. Боимся спросить. Она первая решилась: "Что с Сашей?" - "В госпитале". - "Мне сказали, что мой тоже, но в тяжелом состоянии". - "Не переживай! Главное, что жив, а там выходят". Откуда я могла знать, что Миша Смирнов погиб вместе с лодкой? Потом рассказывали, что он до последних секунд помогал вытаскивать плотик, а когда лодка пошла вниз, ухватился за носовой руль глубины, улыбнулся на прощанье и ушел в пучину. Высокий, крепкий, светловолосый и очень добрый.

Люба летела со свекровью и двумя сынишками, Толей и Витюхой (одному пять, другому - четыре). В аэропорту она была с восьми утра и смогла достать билет только на наш рейс. Летели вместе.

В Мурманске лейтенант со списком в руке выкрикивал: "Кто едет в Энск?" - "Мы". - "Вы по телеграмме?" - "Да". Что за телеграмма, я не знала. Нас посадили в спецавтобус и повезли в военный городок. Оставила детей у друзей и побежала в ДОФ узнавать, как можно попасть к Саше. "Вас к нему сейчас не пустят. Он в особом состоянии. Когда разрешат врачи, отсюда пойдет специальный автобус. Так что запишитесь на поездку..."

Тут увидела Любу. Ей уже сказали, что Миша погиб. Она держалась хорошо: шла прямая, строгая... Я не выдержала, ткнулась ей носом в плечо, зарыдала. Она меня обняла и тихо так говорит: "Вы счастливые. Не надо, Верочка, не надо". Она ещё меня утешала. Только один раз простонала: "Ну почему?!" И все повторяла: "Ну как же так? Ну как же так?.."

Перед походом мы собирались прийти на пирс и вместе встретить ребят. Хотели лодку посмотреть. Ведь ни разу не видели, какая она. Так и не получилось.

Потом, когда в ДОФе поставили гробы и портреты, я купила сорок две гвоздики и каждому поклонилась...

ПОЖАР ПОД ВОДОЙ

Подводники никогда не бравировали опасностью своей службы. Это считалось само собой разумеющимся. Средства же массовой информации предпочитали рассказывать широкой публике о том, как уютно чувствуют себя покорители глубин в зонах отдыха - с канарейками, искусственной травой и бассейнами.

Кто-то из писателей, впервые спустившихся в подводную лодку, заметил: "Логично носить часы в кармане, но жить в часовом механизме противоестественно". Для приближения к истине надо было бы добавить - в часовом механизме бомбы замедленного действия.

Здесь, на пирсе, я попросил командира стоящей рядом атомной подводной лодки показать кормовой отсек, устроенный примерно так же, как на погибшем корабле... Молодцеватый кавторанг Геннадий Барышков, товарищ взятого морем Евгения Ванина, любезно предложил спуститься в глубокий стальной колодец входного трапа. Путь вниз пролегал сквозь объемистую капсулу всплывающей спасательной камеры (ВСК). Я пробирался вслед за командиром в зарослях стальных корневищ, ныряя в норы межотсечных людопроводов, шлюзовых тамбуров, люков. В этом стальном чреве человек, протискивающийся, пригибающийся, извивающийся, выглядит как некий червячок, забравшийся внутрь исполинского машинного организма, который живет своей собственной, никому не подвластной жизнью. Строго по часам необитаемые кормовые отсеки посещают своего рода дозорные, "бродячая вахта" - на языке лодочных остряков.

Любой пожарный инспектор, из тех, кто жучит жильцов за загроможденные лестницы, сошел бы здесь с ума при виде того, как загромождены огнеопасной техникой отсеки и в какой тесноте, в каком неудобстве должны тушить подводники свои объемные пожары.

У них все как у людей: и врожденные пороки, и надрывы от перегрузок.

Не знаю, какой диагноз поставит "Комсомольцу" правительственная комиссия, но, на взгляд большинства моих сотоварищей-подводников, роковыми для погибшей атомарины оказались именно врожденные пороки. О самом главном из них - чуть позже.

Известно, что ахиллесова пята всех типов подводных лодок (и дизельных, и атомных) - распредщиты, которые "коротят" чаще всего прочего электрооборудования. С них-то и начинаются подводные и надводные пожары. Корабли горят на всех флотах мира. Увы, это неизбежная дань Молоху технического прогресса, жертвенная плата за огромную энергонасыщенность современных кораблей, за чудовищную ударную, огневую мощь. Горят авианосцы и пассажирские лайнеры, крейсера и танкеры, атомарины и дизельные подлодки... Горят каждый год, а то и каждый месяц, если брать мировую статистику.

Противоборство огня и средств тушения в точности копирует диалектику брони и снаряда. "Дурная бесконечность", как определил бы её Гегель, ибо война "льда и пламени" идет с переменным успехом и никогда не завершится вечной победой. Современный корабль есть оружие обоюдоострое, опасное не только для врага, но в немалой степени и для того, кто им

владеет. Моряки, однако, никогда не были фаталистами. По воле волн плыли лишь их трупы, но не они сами. Бороться со стихиями (в том числе и огненной) всегда было профессиональной обязанностью мореплавателя, его уделом, его судьбой. Сегодня есть корабли, на которых арсенал средств борьбы с огнем не уступает по разнообразию и количеству боевому вооружению. Это спринклеры и огнетушители всевозможных зарядов, системы затопления и орошения, химическое и пенное тушение. Увы, порой и вся пожарная рать не в силах справиться с буйством огня. И все же каждый командир, получив доклад о пожаре, исходит из того, что шансы на успех есть всегда, игра стоит свеч и очаг возгорания может быть задушен в самом начале, на худой конец локализован. К пожарам, к возможности таких несчастий моряки если не сказать, что привыкли, то, во всяком случае, психологически готовы. Отчасти поэтому большая часть корабельных пожаров тушится без жертв. Другое дело, что развитие любого пожара непредсказуемо. Дорогу пламени прокладывает не только горючий материал, но и игра случая, стечение обстоятельств: пожар пожару рознь, ни один не повторяет коварство другого. Пожар же на "Комсомольце" и вовсе небывалый. Он уникален, поскольку уникальна и сама атомарина: титановый корпус, большая глубоководность плавания... Давление воздуха, вырвавшегося из поврежденной системы продувания балластных цистерн, было намного выше, чем на других, менее глубоководных лодках. Да и само повреждение трубопровода ВВД (воздух высокого давления) вольтовой дугой короткого замыкания (есть такая версия) - редчайшее обстоятельство, которое немедленно наложилось на "врожденный порок" корабля: масляная система при остановке гребного вала не герметизировалась по отсекам. Поэтому буря, вырвавшаяся из баллонов воздуха сверхвысокого давления, тут же "выстрелила" горящее масло в смежный - шестой - отсек, где мичман Колотилин принял огнеметную струю за выброс гидравлики. Впрочем, ошибка эта не имела для него уже никакого значения...

Можно ли было избежать этого "врожденного порока"?

Недавний командир стратегического ракетного подводного атомохода капитан 1-го ранга Э. Рыбаков рассказывал, как после первых выходов нового корабля в море он и его коллеги составили объемистый список замечаний по обнаруженным недостаткам различных систем с предложениями по улучшению их на строящихся лодках этой серии. Список передали в ведущее КБ. И что же? Ничего. Ответ по своему смыслу сводился к удручающей сентенции: "Берите то, что есть". Диктат судостроительной монополии здесь столь же вредоносен, как и

диктат всех остальных безальтернативных фирм.

Из всех человеческих страхов самый острый - страх удушья. Без еды человек может жить неделями, без воды - сутками, без тепла - часами, без глотка воздуха не проживет и пяти минут.

Отсек подводной лодки, помимо всего прочего, - это резервуар для дыхания, где один дышит тем, что выдыхает другой, где общие вдохи и выдохи мешаются, как струйки пота на плечах, налегших на аварийный брус. Воздух здесь один на всех, как вино в братине. Отмерен он скупо, и в любую секунду - полыхни пламя - в горло хлынет раздирающий легкие ядовитый дым. Неспроста каждый из экипажа, от командира до кока, не расстается в отсеках с пластиковым футляром па боку, куда упрятаны дыхательная маска и регенеративный патрон. Запаса кислорода в ПДУ - так называется персональное дыхательное устройство - хватает лишь на первые минуты пожара, чтобы успеть включить систему тушения, добежать, найти и надеть индивидуальный дыхательный аппарат. И так все долгие месяцы плавания: оранжевый футляр ПДУ всегда под рукой, как фляжка с водой у солдата на поясе...

В странах с мало-мальски развитым подводным флотом к морякам глубин всегда относились с особым уважением. И даже вставали в присутственных местах при виде человека в форме подводника. И только в нашей стране, мир для которой зиждется на черных спинах атомарин, к жертвенному и весьма немногочисленному племени подводников привыкли настолько, что уже не о почестях речь, а о самом необходимом - крыше над головой...

АВАРИЙНАЯ ТРЕВОГА

Первым заметил беду, как ему и положено, вахтенный механик. В то утро им был командир дивизиона живучести капитан 3-го ранга Вячеслав Юдин. В 11.00 по распорядку дня был объявлен подъем для первой боевой смены, третья готовилась к обеду. Только что вахтенный офицер капитан-лейтенант Верезгов принял доклады из отсеков. Гортанный кавказский голос доложил из кормы:

- Седьмой осмотрен. Сопротивление изоляции и газовый состав воздуха в норме. Замечаний нет.

Это были последние слова старшего матроса Надари Бухникашвили. По всей вероятности, он погиб сразу же, как только вспыхнул объемный пожар. Даже не успел дотянуться до рычажка "лиственницы" - микрофона межотсечной связи.

В необитаемом седьмом отсеке он был один. Он один лишь видел, что полыхнуло и как... Надари Отариевич Бухникашвили, командир отделения машинистов трюмных, специалист 1-го

класса... Черноусый худощавый парень, родом из Гагры. Он не был пляжным мальчиком, каких немало в курортном городе. Металлист, но не из "хэви метал". Руки его, привыкшие к тяжелому металлу слесарных инструментов, умели нежно держать гитару. Она осталась в каюте второго отсека вместе с "дембельным альбомом", для обложки которого Надари вытачивал из плекса белого медведя на льдине и цифры "1986 - 1989" годы службы на флоте.

11.03. На пульте вахтенного механика выпал сигнал:

"Температура в 7-м отсеке больше 70°". Юдин немедленно доложил командиру.

- Аварийная тревога!

Торопливый клекот ревуна взметнул всех, кто ещё просыпался. Звонки и ревуны на боевой службе подаются лишь в крайних случаях. Учебные тревоги, чтобы не нарушать звукомаскировку всегда скрытного плавания, объявляются лишь голосом.

Заместитель командира дивизии капитан 1-го ранга Б. Коляда, старший на борту:

"Я выскочил из койки, натянул брюки и бросился в центральный пост. Куртку и ПДУ надевал на бегу.

На ГКП (главном командном пункте) уже были командир лодки капитан 1-го ранга Ванин и инженер-механик капитан 2-го ранга Бабенко. Бабенко лихорадочно запрашивал аварийный отсек: "Седьмой, седьмой!.." Седьмой не отвечал. Я спросил:

- Люди там есть?

- Старший матрос Бухникашвили. На связь не выходит.

- Командир, давай ЛОХ1 в седьмой!

Ванин помедлил несколько секунд, надеясь, что Бухникашвили ещё откликнется. Он не хотел верить, что Надари уже нет. Командир с лейтенантских времен знает, что дать фреон в отсек, где находятся люди, все равно что пустить газ в душегубку, - верная смерть. Но Бухникашвили не отвечал. Медлить было нельзя.

- Дать ЛОХ в седьмой! - приказал Ванин и прикусил губу. С этой секунды можно было считать, что матроса нет в живых. Мы надеялись, что это будет единственная жертва..."

На сигнальном пульте загорелся мнемознак: "Дал ЛОХ в 7-й отсек". Это мичман Колотилин, техник группы дистанционного управления, включил из смежного шестого отсека станцию пожаротушения.

Обычно фреон - летучая жидкость - тушит любой огонь, накрывая очаг горения плотной газовой шапкой. Этот добрый джинн не раз выручал подводников - и дизелистов, и

атомоходчиков. И все бы тем и обошлось, если бы пожар не разгерметизировал трубопровод системы воздуха высокого давления. Отсек сразу же превратился в подобие мартеновской печи. Мощное давление заглушило впрыск фреона, раздуло пламя сжатым воздухом.

В корме бушевал тысячеградусный, многажды спрессованный и оттого ещё более яростный огонь, а на табло в центральном посту светился знак: "Температура больше 70 градусов". Других приборов, показавших бы, как высоко скакнули в отсеке температура и давление, на пульте не было. Но вскоре и без них стало ясно, что пожар необычный... Из шестого отсека мичман Колотилин сообщил тревожную весть:

- Наблюдаю протечки дыма...

Через несколько секунд и в шестом хлестнула огненная струя,

- Центральный! - рвался из динамика голос Колотилина. - Выброс гидравлики из-под правого турбогенератора. Бьет, как из огнемета... Трудно дышать... Прошу разрешения включиться в ИП!

- Добро!

Даже если он и успел натянуть ИП - изолирующий противогаз, то незамысловатый аппарат мог спасти его лишь от дыма, но не от огня. Шестой наддулся и тоже превратился в полыхающую топку. Немедленно остановили правый турбогенератор. Левый остановился сам. Тут же сработала автоматическая защита реактора. Замер гребной вал. Подлодка лишилась хода. Потерять ход на большой глубине - смертельный номер: под корпусом субмарины исчезает подъемная гидродинамическая сила, несколько секунд инерции - и провал в бездну. В эти критические мгновения рок, и без того слепой, просто взбесился. Из пятого успели прокричать:

- Пожар!..

Из четвертого доложили:

- Искрит станция циркуляционного насоса первого контура...

Межотсечная связь вдруг предательски прервалась. Отключился и телефон... Приборы на пультах "сыпались" один за другим. Заклинил вертикальный руль... То был бунт машин. На языке техники - лавинообразное нарастание аварийной ситуации. А под килем - километровая глубина. А над рубочным люком полуторастометровая толща. А в отсеках - пожары. И нет хода. И нет связи... Что толку кричать в микрофон: "Пятый, дайте ЛОХ в шестой!", когда впору давать фреон в пятый из четвертого. Но там люди.

В эти секунды решалась судьба всех 67 ещё живых на борту людей. Ее решали в центральном посту пять человек: капитаны 1-

го ранга Коляда и Ванин, инженер-механики Бабенко и Юдин, ещё боцман старший мичман Ткач, чьи руки сжимали "пилотский" штурвал. Из этой пятерки, свершившей невидимый миру инженерный подвиг, заставившей всплыть агонизирующую атомарину, в живых потом остался только один - Коляда. Только один видел и знает, как сноровисто и безошибочно действовал весь расчет ГКП, как молниеносно переключали механики тумблеры и клавиши, обесточивая одни системы, запуская резервные. Понимали друг друга без слов - с полувзгляда. Пальцы их прыгали, как в дьявольских пассажах Паганини, ловя обрывки секунд...

Еще не зная, проваливается лодка или всплывает, "хозяин реактора" капитан-лейтенант Игорь Орлов стал останавливать грозное сердце атомохода. Он опустил компенсирующие решетки на нижний концевик и погасил жар "ядерного котла". По счастью, насосы, подававшие "холод" в активную зону, работали исправно. Чернобыль не повторился.

С глубины 157 метров, на которой подводный корабль потерял ход, лодка все же стала всплывать. Мичман Каданцев, старшина команды трюмных, сумел продуть цистерны главного балласта воздухом высокого давления.

Заметив, что замигало табло "Уход с глубины", вахтенный офицер Верезгов бросился в рубку акустиков. Надо было узнать обстановку на поверхности, чтобы не угодить под киль какого-нибудь судна. Тем более что атомарина всплывала неуправляемо - по спирали, из-за заклинившего руля.

Желтый головастик шумопеленгатора чертил по экрану круг, ломая его в одном и том же месте - в стороне, где шумели сейнеры. Рыбаки - враги рыб и подводных лодок. До них было далеко - кабельтовых четыреста.

В 11.14 подводную лодку качнуло, и мичман Каданцев, стоявший наготове у верхнего рубочного люка, услышал плеск воды, стекающей с рубки. Всплыли!

Командир уже успел осмотреть горизонт в перископ - серенькое утро, зыбь, ни единой точки в морском безбрежье.

- Отдраить верхний рубочный люк!

Каданцев провернул зубчатку кремальерного запора и откинул толстенный литой кругляк. Выход в мир солнца и ветра, в океан свежайшего воздуха был открыт. Но выйти наверх позволительно было пока лишь одному человеку вахтенному офицеру.

Капитан-лейтенант Верезгов:

"Всплыли без хода с отваленными носовыми рулями глубины. Свежий ветерок прохватывал насквозь куртку РБ (легкая

хлопчатобумажная одежда, которую атомоходчики носят в отсеках). Посмотрел на корму и ахнул. Толстое резиновое покрытие вспучилось и сползало с корпуса, словно чулок. В корме все ещё бушевал пожар".

Скупые строчки вахтенного журнала:

"11.21. Пожар в IV отсеке. Горит пусковая станция насоса (искрит и дымит). Насос обесточен.

11.27. Принесен огнетушитель в центральный пост. На пульте управления движением лодки появился очаг открытого огня. Загазованность и ухудшение видимости в центральном посту".

Первый заметил дым из "корунда" капитан 1-го ранга Талант Буркулаков.

- Вон дымит! - крикнул он, указав пальцем на источник дыма. Стали выдергивать электронные блоки. Из одного гнезда полыхнуло пламя. Очаг завалили огнегасящей пеной. Пульт обесточили, но раздирающий легкий дым заволок центральный пост - мозговой центр корабля.

- Лишним - наверх! - распорядился командир. Все, кто не был занят борьбой за живучесть, - гидроакустики, штурманы, вычислители, метристы, полезли на мостик. Остальные - пультовики - надели маски ШДА - шланговой дыхательной автоматики, которая питалась от общесудовой магистрали сжатого воздуха. Гибкие шланги позволяли передвигаться в радиусе шагов десяти, они исправно подавали воздух, но... Угарный газ, как известно, коварен тем, что не ощутим ни на цвет, ни на запах. Никому и в голову не могло прийти, что из спасительных масок они дышат отравленным воздухом. Лишь лодочный врач старший лейтенант медслужбы Заяц почуял неладное, ощутив во рту едва различимый сладковатый привкус. Он сорвал маску и велел химику мичману Черникову (погиб) замерить состав воздуха.

- Концентрация СО, - доложил ошеломленный химик, - в смертельной дозе!

Высокое давление в горящем седьмом гнало окись углерода в систему ШДА, проходившую и через аварийные отсеки. Больше всех надышались ядовитым газом старший кок Сергей Головченко, радиометрист Сергей Краснов и торпедист Алексей Грундуль. Их немедленно вынесли на мостик, и доктор принялся за работу.

В ЯДОВИТОМ ДЫМУ

Из вахтенного журнала:

"11.34. Увеличивается крен на левый борт. Продут главный балласт.

11.41.Увеличивается крен.

11.43. Крен выравнивается.

11.45. Передано три сигнала аварии. Квитанций (подтверждений о приеме радио. - Н.Ч.) нет. Не работает охлаждение дизеля".

Остановили дизель-генератор, последнее сердце атомарины. Быстро переключились на питание от аккумуляторной батареи. Однако резкий скачок напряжения вывел из строя многие приборы. На табло управления ГЭУ - главной энергетической установкой (атомным реактором) - вспыхнули сразу все мнемознаки. Пульт испортился. Но и без его показаний было ясно: температура активной зоны падала, расхолаживание шло в автоматическом режиме.

"11.58. "Всем, у кого есть связь, выйти на связь с ЦП!" (команда, переданная командиром из центрального поста. - Н.Ч.). С четвертым отсеком связи нет. Там примерно 9 человек".

Теперь самым неотложным делом стало спасать этих девятерых. Что с ними? Живы ли? Что там творится, в этих задымленных и, может, ещё горящих отсеках?

В разведку ходят не только за линию фронта... Идти разведчиками в аварийный отсек вызвались командир дивизиона живучести капитан 3-го ранга Вячеслав Юдин (впоследствии погиб) и инженер-вычислитель лейтенант Анатолий Третьяков (жив). Натянув на лица маски изолирующих противогазов, они влезли в дымное жерло межотсечного люка. Лучи аккумуляторных фонарей вязли в густом, клубящемся дыму. Шли почти на ощупь. Шли, как по минному полю. В любую секунду из любого угла может хлестнуть крутым паром, огненной струей, электрическим разрядом... В герметичной выгородке над реактором они нашли двух живых в масках ПДУ. Срок действия регенеративных патронов уже истекал, и разведчики подоспели вовремя. Они вывели реакторщиков из темных дебрей отсека. Это были инженер главной двигательной установки лейтенант Андрей Махота (остался жив) и техник мичман Михаил Валявин (утонул, тело не найдено).

Провентилировали четвертый отсек и стали готовить к вскрытию пятый. Первым влез туда Юдин, за ним - добровольцы из аварийной партии. Здесь были дела похуже. Два часа назад по палубе отсека на высоте метра вдруг полыхнуло пламя. Загорелась одежда. Моряки тушили друг друга, прислонялись к переборкам, сбивали огонь с рукавов, штанин, плечей... Когда их вывели, кожа свисала с обгоревших рук лохмотьями. У капитан-лейтенанта Волкова, командира электротехнической группы, расплавилась на лице резиновая маска. Он спасся тем, что лег на палубу, зажал нос и дышал через оголившийся загубник (увы,

через несколько часов он погибнет в море). Сильные ожоги получили инженер ГДУ лейтенант Александр Шостак (умер в воде), рулевой-сигнальщик матрос Виталий Ткачев (не найден в море), машинист трюмный матрос Юрий Козлов (жив), старшина команды мичман Сергей Замогильный (умер в воде). Их немедленно отправили наверх, на мостик, где доктор Леонид Заяц вместе с начальником политотдела Буркулаковым развернули подобие лазарета.

Но в пятом оставались ещё двое: техник-турбинист мичман Сергей Бондарь и его подчиненный матрос Владимир Кулапин. Они включились в шланговую дыхательную систему и, надышавшись угарного газа, потеряли сознание. Вытащить их взялись командир турбинной группы капитан-лейтенант Сергей Дворов (жив) и мичман Михаил Валявин, сам только что спасенный из приборной выгородки четвертого отсека. Они с большим трудом вынесли из машинного лабиринта два безжизненных тела и на специальных лямках осторожно подняли наверх через 10-метровую башню всплывающей спасательной камеры.

Рассказывает лодочный врач Л. Заяц:

"Мы сразу же принялись спасать этих двоих как самых тяжелых. Кулапин не дышал, пульс отсутствовал, зрачки расширены. Те же признаки клинической смерти были и у Бондаря. Я делал непрямой массаж сердца, а Верезгов вдувал воздух в легкие матроса через рот. Буркулаков набирал в шприц адреналин. Я взял длинную иглу и сделал укол в сердце. Увы, оно так и не забилось. Вскоре по коже пошли синюшные пятна, и я констатировал смерть обоих. Они слишком долго дышали окисью углерода. Я спустился в центральный и доложил командиру, что на борту два трупа. Ванин велел записать их в вахтенный журнал и приспустить флаг.

Это были первые две жертвы, которые мы видели воочию. В это не хотелось верить. Но меня ждали другие пациенты. Я поднялся на мостик, захватив из амбулатории чемоданчик с обезболивающими наркотиками. Волков и Замогильный, у которых слезла кожа с обожженных кистей и предплечий, испытывали чудовищную боль, но оба твердили, что обойдутся без уколов, просили экономить морфин, который неизвестно скольким ещё понадобится. Никогда не забуду их мужество!"

Вахтенный журнал:

"12.25. Получена окончательная квитанция на сигнал аварии.

12.41. Задымленность в 4-м отсеке очень большая.

12.48. В 1-м отсеке обстановка нормальная.

13.00. "Подсчитать всех людей".

13.27. Выведен из 5-го отсека Кулапин. Начался сеанс связи. Нет пульса у Кулапина.

13.39. Состояние главной энергетической установки; заглушен реактор всеми поглотителями. У Кулапина пульса нет.

13.40. Дворов потерял сознание в 3-м отсеке.

13.41. В 5-м отсеке людей нет, 5-й отсек осмотрен. Бондарь поднят наверх (без сознания).

13.46. Слюсаренко, Третьяков - страхующие, Юдин, Апанасевич аварийная партия в 6-й отсек.

14.02. Кулапин и Бондарь - умерли. Заключение врача".

Тем временем аварийная партия - Юдин и старший матрос Игорь Апанасевич (не найден в море) - попыталась вскрыть предпоследний, шестой отсек. Но едва приоткрыли перепускной клапан, как из шестого ударила струя черного газа. Пожар там бушевал вовсю. Приставили термометр к горячей переборке. Синий столбик зашкалил за 100 градусов.

В вахтенном журнале не ставят восклицательных знаков, но, право, эти записи звучат ликующе:

"14.20. Дан ЛОХ в 6-й отсек из 5-го.

14.40. Визуально обнаружен самолет.

14.41. Ил-38, классифицирован".

Вахтенный офицер капитан-лейтенант А. Верезгов:

"Связь мостика с центральным постом - только голосом через спасательную камеру. Снизу запрашивают: "Не видны ли самолеты?"

Осмотрелся по горизонту - с левого борта 160 градусов заходит самолет. Подумал - не наш. Но когда пролетел над рубкой, увидел на фюзеляже звезду".

"15.18. Передано на самолет: поступления воды нет. Пожар тушится герметизацией.

15.23. Температура переборки 6-го отсека (носовой) - больше 100 градусов".

"Что вам нужно?" - запрашивали с самолета.

"Фреон", - просил командир.

"К вам идут рыбаки, - сообщали летчики. - Ориентировочное время прибытия - 18.00".

Теперь, когда стало ясно, что помощь близка, на душе полегчало. Отсеки герметизированы, шестой заполнен фреоном. Большая часть экипажа выведена наверх, чтобы отдышаться от дыма. Огромная черная туша всплывшей атомарины покачивалась невалко. Казалось, самое страшное позади. В эти минуты никому в голову не приходило не то что взывать о помощи к норвежцам, сама мысль, что они могут очутиться вдруг в ледяной воде, казалась дикой. Все знали, что прочный корпус их подводной

лодки - самый прочный в мире, как уверяли конструкторы и судостроители. Все знали, что нигде и никогда "погорелые" подводные лодки не тонули за считанные часы. Сутки, а то и несколько держались они на плаву. Вот почему подводники вышли наверх без гидрокомбинезонов, которые остались в задымленных отсеках. Они вышли, чтобы перейти на борт плавбазы, а не прыгать в смертельно ледяную воду. Винить их в непредусмотрительности все равно что упрекать в беспечности жителей высокоэтажек в рухнувших армянских городах.

То, что произошло дальше, по своей неожиданности и скоротечности весьма напоминает землетрясение. Корпус подводной лодки содрогнулся от внутренних ударов . Это рвались, как сейчас полагают, запаянные банки с "регенерацией" - кислородовыделяющими пластинами, веществом, горящим даже в воде. Скорее всего, именно их воспламенение привело к тому, что прочный корпус прогорел на стыке гермопереборки (впрочем, последнее слово тут за государственной комиссией). Так или иначе, но в оба кормовых отсека прорвалась вода. Затопление было стремительным, корма стала быстро погружаться, а нос - выходить из воды. На все про все оставались считанные минуты. Командир ринулся чтобы поторопить тех немногих, кто заканчивал свои дела в "штабном" отсеке. Последним, кто видел его живым, был техник электронавигационного комплекса мичман Виктор Слюсаренко...

"По приказу штурмана я уничтожал в рубке секретную аппаратуру. Когда крикнули: "Всем выходить наверх!", схватил два спасательных жилета и кинулся в центральный пост. Столкнулся с командиром. "Ты последний?" спросил он. "Кажется, да". Но внизу, в трюме центрального поста, хлопотал у дизель-генератора командир электромеханического дивизиона капитан 3-го ранга Анатолий Испенков".

Я прерву рассказ...

Так же как командир покидает борт корабля последним, так и инженер-механик выходит последним из-под палубных недр. Чаще всего не выходит, а до последней секунды - как это было на "Новороссийске", на "Нахимове" - обеспечивает свет бегущим в многоярусных машинных лабиринтах. Так погиб и Анатолий Испенков, переведя жизнь свою в свет, безо всяких метафор. Так погиб и его коллега - комдив живучести Вячеслав Юдин, положив жизнь за живучесть всплывающей спасательной камеры. Вместе с ними до конца исполнил свой командирский долг капитан 1-го ранга Евгений Ванин.

"В спасательной камере нас оказалось пятеро: Ванин, Юдин, мичманы Черников, Краснобаев и я, - рассказывает Слюсаренко. -

Вместе с лодкой мы проваливались на глубину под грохот ломающихся переборок..."

Глава четвертая ИЗ БЕЗДНЫ ВОД...

Этот украинский парень, наверное, и сам того не знает, что он единственный в мире подводник, кому удалось спастись с глубины полтора километра.

История спасения людей с затонувших подводных лодок - это таинственная алгебра судьбы с коэффициентами роковых случайностей и счастливых шансов. Тут никаких формул, никаких законов. Бывало так: лодка тонула у причала и никого не могли спасти. А то в открытом неспокойном море с предельной глубины подводники вырывались на поверхность с криками рожденного заново. Виктор Слюсаренко родился не в одной - по меньшей мере в двух рубашках...

Войти внутрь этой уникальной атомарины можно было только через отделяемую от корпуса в случае нужды спасательную камеру. В её огромной капсуле мог разместиться весь экипаж, все 69 человек плотно усаживались в два яруса, механик отдавал стопора, и яйцеобразная титановая камера всплывала на поверхность с глубины 1000 метров. Так было в теории. В жизни вышло так, что в момент быстрого затопления корабля почти весь экипаж находился наверху, то есть в ограждении боевой рубки, и потому все сразу же оказались на поверхности моря. Из отсеков подводной лодки не успели выбраться её командир капитан 1-го ранга Евгений Ванин, командир дивизиона живучести Юдин, командир электротехнического дивизиона Испенков, а также мичманы Черников, Краснобаев и Слюсаренко. Всех их неожиданное погружение субмарины застало в центральном посту корабля. Четверо из этой обреченной шестерки уже находились в ВСК - во всплывающей спасательной камере. И только Испенков, несший вахту у дизель-генератора, и Слюсаренко были в самой лодке.

Слюсаренко:

"Лодка уже тонула. Едва я влез в горловину нижнего люка спасательной камеры, как из верхнего люка с десятиметровой высоты на меня обрушился столб воды. Он сбил меня вниз. Я с ужасом понял, что "Комсомолец" погружается с открытым люком. Это конец!"

Внезапно поток воды прервался. Это мичман Копейка, прежде чем спрыгнуть с рубки в воду успел захлопнуть входной люк. Ничего этого Слюсаренко не знал. Он только почувствовал, что водопад прервался и можно снова попытать счастья забраться в спасательную камеру. Лодка вздыбилась почти вертикально. Испенкова отшвырнуло вниз, на переборку отсека, ставшую

теперь полом башни, в которую превратилась тонущая лодка. Слюсаренко же удалось вцепиться в горловину нижнего люка и даже вползти в нее, благо стальной колодец теперь не нависал, а лег почти горизонтально. Но как только мичман пролез в него по пояс, лодка отошла в нормальное положение, и Виктор , уже изрядно обессиленный, застрял на полпути, отжимая увесистую крышку.

"Страха не было, - рассказывал мичман. - Мне придало силы отчаяние. Я подумал, что там наверху ребята видят голубое небо, а я его уже никогда не увижу. И ещё как представил, что моя молодая красивая жена останется одна и к ней будут подбивать клинья другие, то сразу же рванулся вверх".

- Да вытяните же его! - услышал Слюсаренко голос командира. Чьи-то руки подхватили его под мышки, втащили в камеру и тут же захлопнули нижний люк. Лодка стремительно провалилась в пучину. Слюсаренко осмотрелся. Сквозь дымку не рассеявшейся ещё гари недавнего пожара он с трудом различил лица Ванина и Краснобаева - оба сидели на верхнем ярусе у глубиномера. Внизу командир дивизиона живучести Юдин и мичман Черников тащили изо всех сил линь, подвязанный к крышке люка, пытаясь подтянуть её как можно плотнее. В отличие от верхнего люка с накидной крышкой, нижняя откидывалась, и потому задраить её было куда труднее. Сквозь все ещё не закрытую щель в камеру с силой шел воздух, выгоняемый водой из отсеков, он надувал титановую капсулу, будто мощный компрессор. С каждой сотней метров давление росло, так что вскоре камеру заволокло холодным паром, а голоса у всех стали писклявыми. Все-таки крышку втянули и стали обжимать кремальеру, чтобы как можно плотнее задраить люк, перекрыть наддув. Сделать это было совсем не просто. Шахта люка метра на полтора заполнилась водой, и Юдину приходилось погружаться с головой, нащупывая гнездо ключа. Вдруг снизу раздались стуки. Так стучать мог только человек. Это Испенков добрался-таки до входного люка и просился в камеру. Ванин крикнул сверху неузнаваемо сдавленным голосом:

- Откройте люк! Он ещё жив. Надо спасти!

Юдин снова окунулся, пытаясь попасть ключом в звездочку кремальеры, но тут камеру сильно встряхнуло ещё раз. Еще.

- Лопаются переборки, - мрачно заметил Юдин.

Стуки затихли. Море ворвалось наконец в отсеки, круша все, что заключало в себе хоть глоток воздуха. Лишь капсула спасательной камеры продолжала ещё свой стремительный спуск в бездну.

- Товарищ командир, какая здесь глубина? - крикнул вверх

Слюсаренко.

- Тысяча пятьсот метров.

Их было пятеро, и они неслись вниз, в пучину, под грохот рвущихся переборок. В такие мгновения перед глазами людей проносится все, что дорого им было в жизни. Но у этих пятерых не оставалось времени на прощальные воспоминания. Им надо было успеть отдать стопор, чтобы титановое яйцо капсулы успело вырваться из тела титановой рыбины до той предельной черты, за которой тиски глубины расплющат её.

Мичман Черников читал вслух инструкцию по отделению камеры от корпуса. Она висела в рамочке, и мичман читал её, как чудотворную молитву: "...Отдать... Открыть... Отсоединить..." Но стопор не отдавался. Юдин и Слюсаренко в дугу согнули ключ. Скорее всего, сильное обжатие корпуса заклинило стопор.

Разумеется, спасательная камера должна была легко и быстро отделяться от субмарины при любых обстоятельствах. Однако на одном из учебных погружений стопор ВСК отдался сам по себе, и камера всплыла. После этого крепление усилили. И, видимо, перестарались... Гибнущая атомарина цепко держала последнее прибежище жизни на своем борту. Глубина стремительно нарастала, а вместе с ней и чудовищное давление. Щипцы, сжимающие орех, рано или поздно сломают скорлупу. Спасательная камера превратилась в камеру смертников. Законы физики обжалованию не подлежат...

Глубиномер испортился на 400 метрах. Стрелка застыла на этой, оставшейся уже далеко наверху отметке, будто прибор смилостивился и решил не страшить обреченных в их последние секунды жуткими цифрами. Так завязывают глаза перед казнью...

Корпус лодки содрогнулся, вода ворвалась в последний отсек.

Падение в тартарары продолжалось.

- Ну вот и все, - промолвил Ванин, - сейчас нас раздавит.

Все сжались, будто это могло чем-то помочь. Камеру вдруг затрясло, задергало.

- Всем включиться в аппараты ИДА! - крикнул Юдин. На такой глубине они бы никого не спасли, родные "идашки". Но Слюсаренко и Черников, скорее по рефлексу на команду, чем по здравому разумению, навесили на себя нагрудники с баллончиками, продели головы в "хомуты" дыхательных мешков, натянули маски и открыли вентили кислородно-гелиевой смеси. Это-то их и спасло, потому что в следующую секунду Юдин, замешкавшийся с аппаратом, вдруг сник, осел и без чувств свалился в притопленную шахту нижнего люка. Оба мичмана тут же его вытащили и уложили на сиденья нижнего яруса, обегавшие камеру по кругу. Комдив ещё был жив - хрипел.

- Помогите ему! - приказал Ванин.

Слюсаренко стал натягивать на того маску, но сделать это без помощи самого Юдина было непросто. Вдвоем с Черниковым они промучились минут пять, пока не поняли, что пытаются натянуть маску на труп. Тогда они подняли головы и увидели, что командир, Ванин, сидит ссутулившись на верхнем ярусе и хрипит, как только что бился в конвульсиях Юдин. Рядом с ним прикорнул техник-вычислитель мичман Краснобаев.

Аппаратов ИДА по счастливой случайности оказалось в камере ровно столько же, сколько и людей. "Идашки" вообще не должны здесь находиться. Просто доктор, готовясь использовать ВСК как барокамеру для кислородной терапии, велел перетащить сюда пять аппаратов.

- Один из них я тут же раскрыл, - рассказывает Слюсаренко, - и попытался надеть на командира. Но опять подвела неудобная маска. Очень плохая конструкция. Сам на себя и то с трудом натянешь, а на бездвижного человека - и говорить нечего.

Позже медики придут к выводу, что все трое - Юдин, Ванин, Краснобаев - умерли от отравления окисью углерода. Камера была задымлена, а угарный газ под давлением умерщвляет в секунды.

И все же чудо случилось: ВСК вдруг оторвалась и полетела вверх, пронзая чудовищную водную толщу, представить которую можно, поставив друг на дружку три останкинские телебашни. То ли стопор отдался сам по себе, но камера неслась ввысь, как сорвавшийся с привязи аэростат.

"Что было дальше, помню с трудом, - продолжает Слюсаренко. - Когда нас выбросило на поверхность, давление внутри камеры так скакнуло, что вырвало верхний люк. Ведь он был только на защелке... Я увидел, как мелькнули ноги Черникова: потоком воздуха его вышвырнуло из камеры. Следом выбросило меня, но по пояс. Сорвало об обрез люка баллоны, воздушный мешок, шланги... Камера продержалась на плаву секунд пять - семь. Едва я выбрался из люка, как она камнем пошла вниз. Черников плавал неподалеку лицом вниз. Он был мертв.

Я не видел, как наши садились на плотик, и вообще не знал, куда они все подевались. Просто плыл себе, и все, пока не наткнулся на свой собственный дыхательный мешок.

Да, этот парень родился не в одной, а в двух счастливых рубашках. Рыбаки, заметив в волнах оранжевую точку (дыхательный мешок), подобрали Слюсаренко.

ВСК - всплывающая спасательная камера - предназначалась для выхода с глубины всего экипажа. Из 69 человек она спасла

одного. Но и в этом случае её строили не зря.

Виктор Слюсаренко живет сегодня в Киеве, служит в органах безопасности Украины. Растит двух сыновей. Удивительная вещь: до рокового похода у четы Слюсаренко долгое время не было детей. Пережитый стресс, уверяют врачи, весьма способствовал долгожданной беременности. Жена мичмана родила сразу двойню.

"ОНИ УМИРАЛИ МОЛЧА"

Они попали из огня да в полынью. В "Словаре командных слов" нет такой команды - "Покинуть подводную лодку!". Для подводников это звучит столь же абсурдно, как приказ "Расстаться с жизнью", ибо подводная лодка, прочный корпус - защитная оболочка одна на всех, общее тело всего экипажа...

Покинуть подводную лодку?! В это не верилось, как не верится в конец света.

Мичман Кожанов, старшина команды гидроакустиков, глядя, как открывают контейнеры с плотами, шутливо воскликнул: "Неужели мне придется замочить новые ботинки?!" Он шутил потому, что, как и все, не верил в невероятное: не может их прочнейшая из наипрочнейших атомарина пойти на дно, как протараненная баржа. Но она пошла...

Капитан 1-го ранга Б. Коляда, заместитель командира дивизии:

"После 15 часов летчики передали, что к нам идут: атомная подводная лодка (она была приблизительно в ста милях), гидрографическое судно "Колгуев" и сейнеры во главе с плавбазой "Алексей Хлобыстов". Время подхода - 18 часов. Лодка вела себя нормально. Инженер-механик доложил мне, что при затоплении двух кормовых отсеков (шестого и седьмого) корабль по диаграмме остойчивости останется на плаву. Поэтому мы оценивали ситуацию так: выгорит кислород, вскроем отсеки, введем в строй рулевые машинки и пойдем на буксире в базу. И все будет так, как на лодке, горевшей в Атлантике два года назад. Однако ближе к 17 часам крен и дифферент стали медленно нарастать на правый борт и корму. Я сказал командиру:

- Готовь "секреты" к уничтожению, а личный состав - к переходу на надводный корабль. Чтоб швартовая партия была на корпусе...

Около 17 часов подводная лодка резко пошла на корму. Когда я вылез наверх, оба спасательных плота были ещё в контейнерах. Вместе с мичманом Григоряном мы вытащили левый плотик. Он стал надуваться. Мы держали его за спусковой линь. Плот, надуваясь, приобретает шарообразную форму, и вот в этот момент его и перевернуло волной. Мы пытались вытащить

его на носовую надстройку, по сильная волна перебросила его на другой борт. Все стали прыгать за ним. А плот правого борта, вытащенный наполовину, так и пошел вместе с лодкой. Его потом выбросило из-под воды. Он вынырнул перевернутым, и его понесло ветром от нас...

Я был одет легко, в одном РБ, поэтому быстро догнал плот левого борта, облепленный людьми. Талант Буркулаков протянул мне руку и помог влезть. Он вытащил меня из воды до половины..."

Мичман А. Копейка:

"Я, наверное, покидал мостик самым последним. Почему? Вытаскивал из ограждения рубки обожженного. Когда же добрался до плотика, он уже был весь облеплен. Я долго его обплывал, пока с левой стороны не нашел, за что ухватиться. Все прыгали на правый борт, поэтому и плот был с правой стороны перегружен, а с левой - более-менее...

Лодка погрузилась метрах в трех от плотика. Просто не верилось. Сколько нам на разводах зачитывалось о всяких авариях! Но я никогда не мог подумать, чтобы лодка могла вот так взять и исчезнуть...

...Потом, на плоту, мы друг друга поддерживали, да и самолеты надежды много давали. Вначале ещё терпимо было. А потом, примерно через полчаса, волнение усилилось и нас стало накрывать с головой. Многих стало просто отрывать и уносить. А кто-то и сам терял силы: глаза стекленели, на губах пена выступала, отпускал леер и тут же уходил под воду.

Механик, капитан 2-го ранга Бабенко, до последней минуты повторял: "Где корабли? Где корабли?.."

У капитан-лейтенанта Богданова часы шли, и все спрашивали, сколько там до восемнадцати осталось. А он подбадривал: "Ребятки, потерпите немного, пять минут осталось". И так с добрых полчаса у него все ещё "пять минут" оставалось. Поддерживали нас, пока были живы, старпом, капитан 2-го ранга Аванесов, начпо Буркулаков... Все верили, что нас не оставят, не бросят.

А потом вдруг под нами что-то взорвалось. Тряхнуло так - решили, плот лопнул. Осмотрелись - все в порядке. Ну и, чтобы панику пресечь, запели "Варяга".

А командир БЧ-4 (связи) капитан 3-го ранга Володин до последних минут все повторял: "Ребята, я сам был на связи, я сам слышал, как летчики передали: "Корабли идут на помощь".

И когда самолеты стали стрелять ракетками, мы поняли - помощь близка, на нас наводят суда, надо продержаться во что бы то ни стало. И мы держались..."

Капитан медслужбы Л. Заяц:

"Где-то за полчаса до гибели лодки я спустился вниз, зашел к себе, взял фото дочери и сына. Хотел забрать и книги, что прихватил из дома, "Гойю", "Рассказы о Пушкине" Тынянова, но оставил на полке. Подумал, что здесь они будут целее, чем на плавбазе. Я не сомневался, что нас поведут домой на буксире. На всякий случай попрощался с каютой, погасил свет. Поднялся наверх и увидел, как глубоко ушла корма в воду. Раньше как-то не смотрел в ту сторону - головы было не поднять, а тут - сердце екнуло.

Больные мои спрашивают: "Ну как там?" Я их успокаивал: "Нормально". Подошел к Волкову, командиру электротехнической группы, поправил повязки, тихо спросил: "Коля, как ты думаешь, продержимся?" Он мне так же тихо: "Слишком быстро нарастает дифферент..." Я поднялся чуть повыше, вижу корма на глазах уходит в воду и нет никакой силы, чтобы удержать, остановить её погружение. Тут стали спускать плотики. Я к Коляде:

- Борис Григорьевич, больных надо в первую очередь.

- Да, конечно.

Я ждал, что плотик вот-вот появится по правому борту. А его все нет и пет. Я перешел на левый борт. Капитан 3-го ранга Манякин, комдив движения, рванул за пусковой линь, раздался хлопок, и плотик стал надуваться. Его мгновенно перевернуло. Все, кто стоял рядом, и Коляда, и Григорян, пытались вернуть его в нормальное положение. Одной рукой держались за леер ограждения рубки, другой рвали линь, когда волна подбрасывала плот. Четыре попытки не удались, плот был слишком тяжел, пятая, самая сильная волна и вовсе перекинула плот через надстройку на другой борт. Только тут я заметил, что стою в воде, рубка быстро погружается, лодка становится торчком. Крики. Шоковое состояние. Оторопь берет, когда посреди моря твердь уходит из-под ног. Все ринулись вплавь. Неразбериха, толкотня. Ближайшая к лодке сторона плота была тут же облеплена. Я плыл в фуфайке и чехле от "канадки". Натыкался на кого-то, на меня натыкались. Плавать умели почти все, кроме старшего мичмана Еленика (он пошел на дно сразу, ни за кого не цепляясь, без криков о помощи), матросов Головченко и Михалева.

Отчетливо помню мысль: "Боже, какая нелепая смерть! Неужели и мне так придется?!" Перед глазами встали мама, дети. "Что маме скажут? Где могила сына?!" И тут все внутри поднялось, волна жизни такая накатила, откуда силы взялись - вцепился рукой в леер плотика, а рядом Игорь Калинин вскарабкался сам и других стал втаскивать. На плоту собралось

человек тридцать, а то и больше. Я смотрел на них, как на счастливцев, которым дарована жизнь... Во-первых, как врач знал, что в этой воде минут через двадцать наступит холодовой шок и остановится сердце, во-вторых, силы и без того уже меня покидали. На плот мне не забраться... Рядом мой бывший пациент, обгоревший лейтенант Шостак, налегке, без одежды, залез на плот. Прошу его:

- Саша, дай руку.

Он спустил ногу, в неё я и вцепился. Кто-то крикнул:

- На плотик больше не влезать! Иначе все потонем.

И, кажется, мичман Каданцев, у него голос громкий, четко скомандовал:

- Разберитесь вокруг плотика!

Все расположились более-менее равномерно, и плотик выровнялся. Но волны накрывали нас с головой. Манякин захлебнулся прямо на плоту. Я почувствовал, что мне мешают брюки, скинул их. Потом, когда меня вытащили, то оказалось, что я в ботинках, но без трусов.

Минут 30 - 40 я держался за ноги Шостака. Потом мне удалось забросить на плотик и вторую руку. Вцепился намертво. Так меня и сняли.

Рыбаки приняли нас как родных. Оттирали всем, что содержало хоть толику спирта, - одеколоном, лосьонами, даже французский коньяк не пожалели".

Есть ли более жизнеутверждающее чтение, чем рассказы людей, переживших смерть? Пусть кому-нибудь вспомнятся в трудную минуту эти строки.

Фотография мичмана Юрия Анисимова, обнимающего своих троих, едва не осиротевших детей, обошла десятки газет... Его фамилия открывала список спасенных.

Мичман Ю. Анисимов, техник гидроакустического комплекса:

"По тревоге я сразу же прибыл в первый (носовой) отсек. Здесь уже были капитан-лейтенант Сперанский, мичманы Григорян и Кожанов. Мы с тревогой прислушивались к командам, которые центральный пост давал в аварийные отсеки... Они неслись из динамика "лиственницы"... Больше всего боялись, что рванут аккумуляторные батареи. Дали и нам команду подготовить ВПЛ к работе. Начали давать давление, а его нет... Потом пена пошла. Всплыли и сразу же заметили крен на левый борт... Все водолазное имущество в отсеке было наготове. Если бы дали команду надеть, мы бы за пять минут одели друг друга.

Потом к нам постучал Калинин: "Ребята, одевайтесь потеплее и наверх выходите!"

Я взял два мешка с "секретами", потом ящик с документами

на спину надел. Когда вылезал, услышал, как командир сказал: "Растет дифферент на корму..." Вылез наверх, волной с меня ящик сбило. Ухватился за козырек мостика. А когда вторая волна схлынула, увидел плот метрах в двадцати. Отпустил козырек и поплыл прямо к нему. Володя Каданцев помог мне залезть. Там был такой прогиб, как яма, вот туда и плюхнулся. Но сильная волна смыла меня за борт. Так бы и унесло в море, но я ухватился за Калинина. Рядом из последних сил держался Сперанский. Очередная волна ударила, он отбросился назад, и все... Смыло его... И как Волкова смыло, я тоже видел. Умирали все молча. Никто не кричал, не прощался... Очень тяжело было смотреть, когда на твоих глазах... И ничем не можешь помочь... Сам старался двигаться, чувствовал себя плохо. Все время думал о детях, трое их у меня. Как подумаю о них, так сил прибавляется... Потом услышал: "Шлюпка! Шлюпка!" Легче стало и морально, и физически. И даже потеплело как-то. Судно я не видел. Оно сзади было... Со шлюпки кинули конец, и все за него ухватились. Я одного помог поднять, второго. Почти самый последний с плота и снялся... Дальше что было, не помню. Открою глаза, смотрю - плывем. Глаза закрываю и снова ничего не помню. Пришел в себя в каюте. Мне стакан спирта, разведенного с вареньем, дают. Я спрашиваю: "Что это?" А мне: "Пей, не спрашивай!" Потом кто-то спросил: "Щекотки боишься?" Я говорю: "Нет. У меня ноги и живот замерзли". И они давай меня растирать. Очень хорошо растирали...

Оклемался. В парную, душ сходил. Прилег, но никакого сна. Примерно через час куртку надел, нас вообще очень тепло одели, белье водолазное выдали, свитеры, и вышел на верхнюю палубу. Там погибшие лежали. К тому времени всех уже наверх вынесли. На каждого смотрел и многих не узнавал. Все почти опухшие..."

Капитан-лейтенант Виталий Грегулев, начальник химической службы. Рассказывал чуть заикаясь, видимо, до сих пор не веря в свое спасение:

"В ночь на 7 апреля я дежурил. Проверял радиационную обстановку. Все было в норме.

По сигналу аварийной тревоги сразу же перекрыл подачу кислорода во все отсеки. В кормовых - необитаемых - отсеках было процентов 20, а в жилых - 23. Система поглотителя окиси углерода вышла из строя.

В третьем отсеке, в штурманской выгородке, мы с мичманом Черниковым развернули пост переснаряжения изолирующих противогазов - "ипов". Все аварийные партии уходили со свежими "ипами". Кстати, они и ПДУ показали себя хорошо, в отличие от шланговой дыхательной системы. Задумано хорошо, а

исполнение... В ПДУ, рассчитанном на 10 минут, я бегал час.

Мичман Черников (погиб во всплывающей спасательной камере) действовал четко и хладнокровно. Я не раз поминал добрым словом наших флагманских химиков Жука и Журавлева - их школа.

Стали убирать отработанные ПДУ. Черников говорит: "Сейчас плавбаза подойдет, но я, наверное, здесь останусь". Мы и предполагать не могли, что лодка не выдержит, начнет тонуть... Тут прибегает Каданцев: "Вода в четвертом!.."

Когда дали команду выйти наверх, я схватил свой транзистор (мне его флагманский на день рождения в море подарил). Китель забрал, брюки. Вылез на мостик, вижу - плыть придется. Все оставил и прыгнул в воду с рубки. Вынырнул, обернулся - глазам своим не поверил - корабль тонет.

Поплыл к плотику, волны в лицо. Воды нахлебался, потерял плот из виду. "Ну ладно, - думаю, - черт с ним!.. Чего зря мучиться". Хотел руки сложить - и вниз. Вспомнил семью... Рассказ Джека Лондона вспомнил "Любовь к жизни". Его герой полз по тундре, боролся с волками. Я думаю: "Нет уж, надо жить..." И многие так боролись. У нас на плоту один уже не мог руками держаться, отнимались от холода. Так он зубами за чью-то шинель схватился.

Очень жить хотелось! Вот сейчас телевизор смотрю, там бастуют, там кого-то режут. Но ведь вы живете! Чего вам ещё надо!

Когда вдруг открылся второй, пустой плотик, хотел плыть к нему, догнать. Но чувствую, ноги замерзают. Сбросил ботинки, стал растирать.

Капитан-лейтенант Ю. Парамонов:

"А я все-таки решился. Прыгнул в воду и поплыл. Потом думаю: что это я в ватнике плыву; сбросил его, шапку сбросил... Плыть пришлось против волны. Гребни все время плот заслоняли. Я-то его видел с высоты нашего борта. Словом, потерял из виду и вернулся к своему".

Капитан-лейтенант А. Грегулев:

"А ведь некоторые плавать не умели вовсе. Вот матрос Михалев, трюмный. Хороший моряк, добросовестный. И вот он тихо так, молча ушел. Нас в училище - я Каспийское кончал - первые два года здорово гоняли: и бегать, и плавать. Двойки ставили, отпусков лишали, но зато все к пятому курсу нормально плавали. Иначе бы я сейчас ничего не рассказывал...

Я как борт шлюпки увидел, так и отключился. Очнулся уже на плавбазе. Лежу и думаю: "Чего это я голый?"

Никто из нас не заболел, потому что на "Хлобыстове" врачи

сразу нами занялись. У них там и терапевт, и хирург, и стоматолог, рентгенолог, и три медсестры... Врачи не виноваты, что Молчанов, Нежутин и Грундуль погибли. Ведь хорошо себя чувствовали. Вышли после ужина покурить - и на тебе. Потом выяснилось, что у них в организме начался необратимый процесс и этот почти незаметный для здорового человека "никотиновый удар" от одной сигареты для них оказался роковым.

Морякам "Хлобыстова" мы все своим вторым рождением обязаны. Когда они получили радиограмму "лодка горит", так они чуть ли не швартовы рубили. Из машин выжимали все, что можно. Даже пожарную команду в трюм спустили - до того они раскалились..."

"ГДЕ МЫ БЫЛИ?"

"Не забуду слов матери погибшего подводника, - говорит моряк Владимир Плескач. - Выйдя из Дома офицеров, заставленного гробами и портретами погибших, она увидела многотысячную толпу отдающих последний долг и тихо сказала: "Как много людей собралось. А где все были, когда ОНИ погибали?"

Где мы были?

В тот день, когда подводники замерзали на плотике, в продажу поступил апрельский номер журнала "Морской флот". На его обложке два моряка демонстрировали новейшую модель гидротеплоизоляционного спасательного костюма для арктических вод. Они улыбались, лежа в воде, и показывали оттопыренные большие пальцы: "Во, как хорошо!"

То была издевка фортуны...

Узнав о гибели "Комсомольца" и смерти Таланта Буркулакова, наш общий сослуживец капитан 2-го ранга Владимир Стефановский написал в редакцию "Правды" горькое и честное письмо о том, как обстоят дела на подводном флоте и почему они так скверно обстоят. Поминался там и тот злополучный аварийно-сигнальный буй, который сорвало штормом на буркулаковской лодке.

"Для обозначения затонувшей подводной лодки, - пишет бывший флагманский механик нашей бригады, - предусмотрены два всплывающих аварийно-сигнальных буя для связи подводников с внешним миром. Один из них - носовой с радиосигнальным устройством.

Нельзя сказать, чтобы они конструктивно были достаточно продуманы и совершенны. Крепление их к корпусу ненадежно. Очень часто подводная лодка, уходя в море, возвращается в базу с зияющей пустой "корзиной" - буй в сильное волнение срывается со своего штатного места и "уходит в самостоятельное плавание".

Тут вполне справедливо можно упрекнуть создателя такой конструкции. Но, с другой стороны, кому поможет этот буй, если, например, рабочая глубина погружения подводной лодки 300 м, длина кабель-троса буя соответственно 350 м, а под килем - километры? И все же буй не раз выручал подводников.

Одним из основных элементов электрической сигнальной схемы буя является герметичная семиконтактная муфта. С некоторых пор она стала дефицитом. Трудно сказать почему. Отчасти потому, что буй часто затекает по той причине, что подводник не всегда умело зажимает на нем колпак, эта муфта в морской воде быстро выходит из строя и уже ремонту не поддается.

Промышленностью почему-то в достаточном количестве они не выпускаются. Заводы выпускают то, что им планируют. А тот, кто планирует, не знает, что нужно.

Получается так, что подводная лодка, закончив, скажем, ремонт на заводе, не может выйти на ходовые испытания, так как аварийно-сигнальный буй не в строю - отсутствует семиконтактная муфта. Судоремонтный завод её изготовить не в состоянии. Да ему за это и не заплатят, потому что это комплектующее изделие и его должен обеспечить заказчик. А чтобы оплатили заводу, приходится искать незаконный обходной маневр, прибегать к двойной-тройной запутанной и опасной бухгалтерии. То есть, чтобы сделать жизненно необходимую деталь, нужно идти на нарушение закона и изворачиваться. А потому чаще всего этот ажиотаж вокруг семиконтактной муфты заканчивается тем, что муфта вдруг появляется. Воспитанные в суровых условиях дефицита, судоремонтники ничему не удивляются и вопросов, откуда взялась муфта, не задают.

Через несколько дней "танец с саблями" вокруг этого скромного изделия возобновляется с ещё большей силой: на соседней подводной лодке пропала семиконтактная муфта! Но это ещё не все. При подготовке подводной лодки к автономно-атлантическому плаванию представитель аварийно-спасательной службы флота не уйдет с корабля до тех пор, пока буй вместе с этой семиконтактной муфтой не будут проверены на комплектность и в работе по прямому назначению. С большим трудом добываются по всему соединению и флоту все недостающие элементы схемы.

Наконец, все укомплектовано, все работает. Представитель спасательной службы горд тем, что добился приведения в исправность спасательных средств, механик зол, что... зря потратил время. Через несколько дней (перед самым выходом в плавание) он даст указание матросу приварить этот буй к корпусу

лодки намертво по причинам, изложенным выше. На глубине Атлантического океана он никому не нужен. Не утонем - не будем биться в судорогах при его списании. Такой вот анекдот. К сожалению, на флоте таких анекдотов не перечесть.

В критические минуты, когда авария подводной лодки стала реальностью, судьбу подводника может решить индивидуальный спасательный аппарат ИДА.

Это довольно сложное устройство, позволяющее подводнику дышать по замкнутому циклу (аппарат - легкие) в любой, в том числе и отравленной, атмосфере, и даже под водой (хотя и не бесконечно и не на любой глубине).

Этот умный и не требующий никаких дополнительных операций после включения на дыхание по замкнутому циклу аппарат спас немало жизней подводников.

Авторы некоторых публикаций в связи с катастрофой "Комсомольца" немало упреков адресуют создателям аппарата ИДА, и справедливых, и попросту несерьезных.

Существующий на вооружении флота аппарат ИДА создан в 1959 году. Соответственно его условное обозначение - ИДА-59. Он является составной частью индивидуального снаряжения подводника - ИСП-60. Поступил он на вооружение флота, конечно, значительно позже.

От опытного образца, а тем более от идеи до серийного производства новой, или даже не новой, а модернизированной, машины или аппарата у нас проходит не один и не два года. Это наша беда.

В нашем случае - это беда подводника и вина промышленности, за которой стояли "слуги народа" - министры, председатели, секретари и другие аппаратчики, создавшие такой уродливо-неповоротливый хозяйственный механизм.

Конечно, бросается, и даже резко, в глаза тот факт, что оружие уничтожения, самое что ни на есть современное, идет в ногу со временем, а средства спасения человека отстали на тридцать лет".

Гласом вопиющего в канцелярской пустыне прозвучал крик души бывшего командира атомной ракетной подводной лодки стратегического назначения капитана 1-го ранга запаса А. Горбачева:

"На следующий день после катастрофы хорошо знакомый мне дворник недоумевал, почему это подводники гибнут от переохлаждения, когда в московских спортивных магазинах продаются костюмы с подогревом, с какими-то поплавками, сигнальными лампочками... Что можно ответить на это? В стране и тем более в мире действительно есть костюмы с отличным

утеплением и даже с подогревом, с поплавком для длительного удержания на воде, с сигнализацией для ночного обнаружения и даже с герметичной микрорадиостанцией. В таком костюме можно держаться в ледяной воде часы, а то и сутки. Почему же их нет у наших подводников? Нет средств? Да ведь одна затонувшая подводная лодка стоит столько таких костюмов, что их хватило бы для всех моряков мира!

Почему бы российскому подводнику не иметь легкий, удобный спасательный комплект, где будет все необходимое для выживания на воде при всех условиях? Честное слово, слез одной-единственной матери достаточно, чтобы все эти "мелочи жизни" были решены раз и навсегда. На АПЛ есть индивидуально-спасательные аппараты для выхода из затонувшей лодки, для плавания на поверхности моря после всплытия за счет плавучести гидрокомбинезона и дыхательного мешке аппарата. Однако все это устаревшее, неудобное в использовании, громоздкое и тяжелое устройство.

Почему же большинство подводников оказалось и без этого устройства? Наверное, потому, что на всех 69 человек их просто не было? Наверно, и потому, что весь этот водолазный комплект (аппарат, гидрокомбинезон, теплое белье) разукомплектован и хранится в разных местах отсека. При задымленности, в экстремальных условиях личный состав, как правило, их не находит. Воистину все сделано для того, чтобы подводник прыгал в воду без спасательных средств и тонул".

Неотвязный вопрос, едва заходит речь о трагедии в Норвежском море, на устах у всех: "Почему у нас так плохо со спасательными средствами?" Когда меня спрашивают об этом, я задаю встречный вопрос: а почему у нас так плохо с протезами для инвалидов и колясками для калек? С одноразовыми шприцами? С оказанием неотложной медицинской помощи на дорогах? С горноспасательной техникой? Все это задубевшие плоды давнего небрежения нашей Системы ко всему личностному и индивидуальному, к каждому из нас как просителю, клиенту, пациенту... Все это от чиновной привычки рассматривать нас всех как "население", "народную массу", "личный состав", с которым "архитекторы светлого будущего" обращаются столь же вольно, как с любым расходным материалом. Как с неизбежными щепками при рубке леса. Как скульптор с глиной. У нас всего много: и тайги, и глины, и людей.

Новое оборонное мышление непременно должно включать в себя и новое отношение к военному человеку - не как к инвентарному имуществу, живой силе, пушечному мясу, но как к кровной части народа, одетой в шинели.

О том, как спасали подводников, написано немало. И все же многих мучает ещё один тревожный вопрос: а могли ли спасти всех, кто оказался на воде? Ведь большая часть моряков погибла не в отсеках, а в волнах. Так ли их спасали, как надо? Почему не обратились к норвежцам? Почему не вылетели гидросамолеты? Почему не раскрывались спасательные плоты? Все эти вопросы я задавал не только должностным лицам, но и своим товарищам по флотской службе, у которых не было причин кривить передо мной душой.

К норвежцам не обращались, потому что реальная необходимость в их помощи возникла не с первых минут всплытия, а лишь в 17 часов, когда подводная лодка, поджидавшая буксировщик, неожиданно для всех стала уходить в воду. Если бы в этот момент норвежцы получили международный "SOS", то их вертолеты, по признанию офицера спасательной службы Ариля Осереда, смогли бы поспеть к месту катастрофы только к 19.30, то есть на полтора часа позже наших рыбаков.

Почему не вылетели гидросамолеты Бе-12, рассказали командиры этих кораблей:

"С тактико-техническими данными нашего самолета спасать в открытом море, при тех гидрометеоусловиях в районе потерпевшей бедствие подводной лодки, было невозможно. Гидросамолет может выполнять взлет и посадку только в идеальных условиях: при высоте волны 0,6 - 0,8 метра. И даже при таких условиях взлетать и садиться в заливе или на озере весьма непросто. Мы убедительно просим поставить задачу генеральному конструктору товарищу Константинову разработать настоящий спасательный гидросамолет для оказания помощи в открытом море при волнении не менее 5 баллов. Хотим задать вопрос товарищу Константинову: "Почему в годы Великой Отечественной войны летчики нашего полка на "Каталинах" спасали людей в открытом море при волнении более 4 баллов, а наш Бе-12, созданный через 20 лет после войны, не в состоянии?"

Коллеги гидроавиаторов - летчики-противолодочники - на своих "илах" оказались технически более подходящими для выполнения несвойственной им задачи. Вся беда в том, что подводников спасали так, как спасают летчиков. Летчик же приводняется вместе с автоматически надувающейся лодочкой и на ней подгребает к сброшенному на парашюте спасательному контейнеру (КАСу контейнеру авиационному спасательному). Из лодки же тянет он пусковой шнур раскрытия большого спасательного плота. Ничего этого люди, окоченевшие в воде, проделать не могли. Их, подводников, всегда готовились спасать прежде всего из тисков глубины. Для этого построены

специальные суда и подводные лодки. Но в этот раз подводники оказались в положении пассажиров злосчастного парохода "Адмирал Нахимов". Так же, как и та трагедия, эта, новая, ещё раз показала беспомощность наших спасательных служб перед проблемой, вечной, как само мореплавание, - спасения жизни на воде".

После всех бесед и расспросов могу сказать одно: в той ситуации и при тех подручных средствах, какими располагал Северный флот, был найден единственно верный выход: послать противолодочные самолеты, которые часами кружили над аварийной лодкой, держали с ней связь, а главное - по кратчайшей прямой навели на плотик, облепленный моряками, суда рыбаков. Любая неточность в курсе, лишние минуты поиска стоили бы новых жизней.

- Эх, окажись бы там катерок любой, захудалый, - вздыхали потом спасенные подводники, - всех ребят бы спасли...

Я был потрясен, когда на другой день после похорон подводников увидел в музейном ангаре ВВС Северного флота спасательный катер "Фрегат", который был создан специально для того, чтобы его сбрасывали с самолета. До 1985 года он ещё стоял на вооружении поисково-спасательной службы ВВС флота. И вдруг - музейный экспонат.

"То, что вы видели в музее, - рассказывает начальник поисково-спасательной службы ВВС Северного флота полковник Куц, - это вчерашний день. Наше сегодня - десантируемый катер "Ерш". Он выезжает из грузового салона АН-12 на специальных лыжах и приводняется на парашютах вместе с экипажем из трех человек (среди которых фельдшер-спасатель). Вот это то, что было нужно там, в Норвежском море. Но..."

Горькое "но", проиллюстрированное бесстрастными документами и негодующими комментариями, вкратце сводится к безотрадному выводу: катера сделаны настолько из рук вон плохо, что главный конструктор их вкупе с полковником Куцем подписали запрет на применение "Ершей" в деле. В таком виде они не только никого не спасут, но и погубят самих спасателей. Почему же их так сработали? В Ленинграде, куда я прилетел с Севера, чтобы найти ответ на этот вопрос, В. Д. Рубцов, главный конструктор "Ершей", поведал старую как мир историю. Детище его погубила система коллективной безответственности. Так, Минсудпром отвечает лишь за мореходные качества катера, Минавиапром - за летно-парашютные, Промсвязь - за аппаратуру радионаведения, которую выпускают как в морском (тяжеловесном) варианте, так и в авиационном (портативно-легком).

Самое печальное то, что третье поколение катеров-спасателей ("Гагары") - испытанное, согласованное, утвержденное - на долгие годы будет представлено единственным опытным образцом, так как Сосновский судостроительный завод, которому поручен запуск серии, откликаясь на злобу дня, налаживает в первую очередь выпуск ширпотреба: прогулочные лодки, пляжное оборудование, металлопосуда... Но ведь в любой день, в любой час помощь с воздуха окажется необходимой не только подводникам, но и рыбакам, пассажирам, яхтсменам, нефтедобытчикам, космонавтам. Кто окажет ее?

Думаю, что по тем же причинам подводники не скоро ещё получат неопрокидываемые плотики, спецодежду, которая не вспыхивает на теле, как бальное платье от новогодней свечи, удобные дыхательные маски из углеродистой ткани, которые не плавятся на лице, да и самое главное корабли, способные продержаться, в случав аварии, до подхода спасателей.

Часть средств, что освобождается нынче от сокращения военных расходов, должна пойти на создание надежной спасательной техники. Отсюда, с опустевшего причала, это кажется очевидным и бесспорным.

Глава пятая ХОЖДЕНИЕ ЗА ТРИ ГЛУБИНЫ

И вот наступил этот день... День, когда субмарина XXI века, сверхглубоководная атомная подводная лодка К-278 ("Плавник"), более известная миру как печальной памяти "Комсомолец", должна была испытать свой титановый сверхпрочный корпус погружением на предельную глубину. Это свершилось 5 августа 1985 года в Норвежском море.

Рассказывает старшина команды штурманских электриков К-278 мичман запаса Вениамин Матвеев:

"В тот день с глубиномера в центральном посту была оторвана черная бумажка, закрывавшая на его шкале секретности ради цифры предельной глубины. Мы ахнули: 900,1000,1100 метров..."

Мы сидим с Матвеевым на главной улице Воронежа против кафе "Капитан Немо". Над входом поблескивает морской бронзой макет фантастического "Наутилуса", придуманного Жюлем Верном. Рядом со мной - реальный человек из фантастического действа - хождения за тысячу метров, за три предельных глубины для обычных атомарин. И рассказывает он об этом, как об обычном флотском деле. Вернее, пытается так рассказывать, нет-нет да срываясь на восторженную скороговорку, хотя и прошло более четверти века. Такое не забывается...

Мы все тогда знали, чем закончилось погружение на предельную глубину американской атомной подводной лодки

"Трешер". Книга "Тайна гибели "Трешера"1 зачитывалась подводниками до дыр. Вот самые драматичные страницы:

"Первый день испытаний прошел успешно. Лодка совершила несколько погружений на половину предельной глубины. Ничто не предвещало трагического поворота событий. В 6 час. 23 мин. 10 апреля "Трешер" всплыл под перископ в 10 милях от "Скайларка" (судно, обеспечивающее погружение. - Н.Ч.) для того, чтобы в последний раз определить свое местоположение перед глубоководным погружением. К этому моменту подводная лодка уже прошла континентальный шельф и вышла в район впадины Уилкинсона, где глубина резко увеличивалась с 300 до 2400 м. Уже после гибели "Трешера" американская общественность не раз задавала вопрос: почему испытания подводной лодки, имеющей предельную глубину погружения 360 м, проводились в таком глубоководном месте? Ответ на этот вопрос дал командующий подводными силами Атлантического флота США Элтон Гренфелл. По словам Гренфелла, в пределах континентального шельфа у восточного побережья США не было глубин, достаточных для погружения подводной лодки "Трешер", а переход её в другие районы вызвал бы задержку испытаний на несколько суток. Таким образом, безопасность была ещё раз принесена в жертву стремлению как можно быстрее ввести подводную лодку в строй действующего флота.

Утро 10 апреля 1963 года выдалось на редкость хорошим. Море было спокойным, видимость отличная, скорость ветра не превышала 3,5 м/сек. В 7 час. 47 мин. с "Трешера" сообщили на обеспечивающее судно об окончании последних приготовлений к испытаниям.

Следует отметить, что качество связи между подводной лодкой и "Скайларком" менялось в зависимости от состояния моря и глубины погружения лодки. Как известно, связь между надводным кораблем и погруженной подводной лодкой в значительной степени затрудняется наличием в океане так называемого "слоя температурного скачка", проходя через который гидроакустические сигналы частично отражаются и искажаются. Современная техника позволяет преодолеть это затруднение путем применения гидрофона, который может быть опущен ниже "слоя температурного скачка". Однако на "Скайларке" не было такого устройства и прием сообщений с "Трешера" производился с помощью обычных стационарных гидрофонов, установленных на обшивке корпуса.

Итак, около 8 часов утра 10 апреля подводная лодка "Трешер" начала глубоководное погружение. По договоренности между командирами "Трешера" и "Скайларка", погружение лодки до

предельной глубины предполагалось осуществлять постепенно, отдельными этапами протяженностью примерно по 30 м. Джон Гарвей должен был сообщать на обеспечивающее судно обо всех изменениях курса, скорости хода и глубины погружения, причем промежутки между сеансами связи не должны были превышать 15 мин. Всплытие лодки на поверхность согласно графику намечалось на 11 час. 15 мин.

Три человека на борту "Скайларка" - командир, штурман (оба бывшие подводники) и гидроакустик - стояли у пульта гидроакустического телефона. Кроме них, в штурманской рубке находился ещё один матрос, который вел запись переговоров с "Трешером". Магнитофона не было, поэтому все сообщения фиксировались лишь в вахтенном журнале судна. В 7 час. 54 мин. с борта лодки была принята первая телефонограмма:

"Все в порядке, продолжаем погружение".

Дальнейшие события в то памятное утро развивались следующим образом:

8 час. 00 мин. - произведена проверка звукоподводной связи.

8 час. 02 мин. - "Трешер" достиг глубины 120 м. На лодке произведены тщательный осмотр прочного корпуса, проверка забортной арматуры и трубопроводов.

8 час. 09 мин. - с борта "Трешера" получено сообщение, что пройдена половина пути до предельной глубины погружения. Темп погружения после этого несколько замедлился.

8 час. 24 мин. - произведен очередной сеанс связи с подводной лодкой.

8 час. 35 мин. - подводная лодка достигла глубины "на 90 м меньше предельной" (ориентировочно 250 - 270 м).

8 час. 53 мин. - подводная лодка приблизилась к предельной глубине погружения.

9 час. 02 мин. - произведен сеанс связи с подводной лодкой; "Скайларк" запросил курс "Трешера" и получил ответ, что курс не изменился.

9 час. 10 мин. - подводная лодка не ответила на вызов "Скайларка". Она не ответила и на повторный вызов через минуту. Обеспокоенный штурман взял микрофон у гидроакустика и прокричал в него: "У вас все в порядке? Отвечайте, отвечайте, ради Бога..." Ответа не последовало.

9 час. 12 мин. - с борта подводной лодки поступило сообщение, из которого стало ясно, что на "Трешере" обнаружены какие-то неполадки, лодка имеет дифферент на корму и пытается продуть водяной балласт. Через 2 - 3 сек. после этого на "Скайларке" услышали шум сжатого воздуха, поступающего в балластные цистерны. Этот шум слышался в течение 20 - 30 сек.

Спустя некоторое время на судне услышали последнее искаженное сообщение с "Трешера", из которого удалось разобрать лишь два слова: "...предельная глубина..." Вслед за этим раздался приглушенный неясный грохот.

Штурман "Скайларка" младший лейтенант Джеймс Уотсон попытался вспомнить, где он слышал подобный шум. Его взгляд упал на переборку штурманской рубки. Хронометр на переборке показывал 9 час. 17 мин. Впоследствии Уотсон (по опыту участия во Второй мировой войне) охарактеризовал раздавшийся шум как "треск ломающихся отсеков прочного корпуса", однако в этот момент на "Скайларке" ещё не догадывались о происшедшей катастрофе.

Капитан-лейтенант Хеккер (командир "Скайларка". - Н.Ч.) приказал гидроакустику запросить "Трешер": "Управляется ли подводная лодка?" Когда ответа не последовало, он сам взял микрофон и трижды повторил свой вопрос, однако ответа не дождался.

Зная о ненадежной работе гидроакустического телефона, Хеккер в этот момент больше беспокоился о положении собственного судна. Подводная лодка "Трешер" находилась вблизи "Скайларка", и он опасался, что в момент аварийного всплытия лодка может нанести удар в корпус судна.

В течение полутора часов "Скайларк" безуспешно ждал всплытия лодки. Напряжение на борту спасательного судна возрастало по мере того, как проходил один 15-минутный период за другим без ответных сигналов с "Трешера".

Пять. Десять. Пятнадцать минут. И снова пять минут... Напрасно прослушивал подводные шумы гидроакустик. Напрасно искал позывные "Трешера" в эфире радист. Напрасно люди на мостике пытались обнаружить в океане знакомые очертания подводной лодки".

"Трешер" затонул на глубине почти два с половиной километра...

Невольно вспоминается мое первое глубоководное погружение. И было оно вовсе не рекордное, а обычное, плановое...

Все в тот день казалось особенным. Даже чайки кружили над нашей лодкой как-то странно - обрывая полет над нашей рубкой, взмывая круто вверх...

Протяжный клекот ревуна. Вышли в точку глубоководного погружения. Тревога!

Спешу в центральный пост.

Командир опускает толстенную крышку люка, раскрашенную, как штаны арлекина, на две половинки - синюю и желтую.

Последние солнечные блики ещё скользят по трубе шахты. Все. Тяжелая литая крышка легла на комингс, обрубив солнечные лучи.

С коротким хриплым ревом врывается в цистерны вода.

Командир нажимает тумблер на пульте громкой связи:

- Вниманию экипажа. Еще раз напоминаю об особой бдительности несения вахт. Погружаемся на предельную глубину. Слушать в отсеках!

Слушать, не шипит ли где просачивающаяся вода, не каплет ли из сальников... Остановлены все шумящие и ненужные сию минуту механизмы, батарейные и отсечные вентиляторы.

Лодка уходит к предельной отметке не сразу, а как бы по ступеням, выжидая на каждой некоторое время, чтобы в отсеках могли осмотреться.

- Погружаемся на двести пятьдесят метров! - объявляет командир. Открыть двери во всех помещениях!

Деревянные двери кают и рубок должны быть раскрыты, иначе из-за обжатия корпуса на большой глубине их выдавит из косяков. Чтобы продемонстрировать молодым матросам, как действует сила обжатия, доктор натянул поперек жилого отсека нить: когда лодка пойдет на всплытие, стальные бока её слегка разойдутся после деформации и разорвут нить.

Новички с робостью поглядывают на отсечные глубиномеры, стрелки которых ушли столь непривычно далеко. И стылая тишина, кажется, давит на уши с каждым метром погружения все сильнее и сильнее. Только поскрипывает корабельное дерево, потрескивает металл да изредка раздается голос вахтенного в динамике: "Центральный, отсек осмотрен, замечаний нет!"...

Командир не отрывает взгляда от шкалы эхолота. После глубиномеров сейчас это самый важный прибор. Огненный высверк методично отбивает расстояние до грунта, до дна каньона: 70 метров, 60, 50... Вдруг выскакивает отметка на цифре 20. Что это?! Сбой эхолота? Вершина подводной горы? Провал в слой с меньшей соленостью?.. Но эхолот холят надежные руки мичмана Прилуцкого, мастера военного дела. Стрелка глубиномера движется по-прежнему плавно. Значит, выступ донного рельефа. На оценку ситуации у командира уходят мгновения, и следующие секунды подтверждают догадку: под килем проплыла вершина не помеченной на карте возвышенности.

Палуба-пол отсека слегка уходит из-под ног с уклоном вперед, в нос: подводная лодка продолжает погружение. Стрелка глубиномера подбирается наконец к той предельной отметке, за которой шкала заклеена черной бумагой. На такую глубину

подводный корабль может забросить лишь крайняя нужда. Но теперь командир будет знать: в погоне за военным счастьем он может смело уходить сюда, на грань небытия; его не подведут ни прочный корпус, ни люди в отсеках...

На предельной глубине лодка движется, как канатоходец по проволоке.

Я вглядываюсь в такие знакомые лица... Они все в тех же ракурсах, все так же падают на них блики и тени, как год и два тому назад. Просто каждый стоит на штатном своем месте. Симбирцев застыл у пульта связи с отсеками, покусывая острый ус. Буйного и шумного, не часто увидишь его таким сосредоточенным...

Командир впился в эхолот. Сейчас он анти-Антей. Если сын Геи в трудную минуту стремился коснуться земли, то командир больше всего боится касания грунта. Коснешься грунта - навигационное происшествие - "дробь" академии. Отстранят от поступления в этом году, в следующем будет поздно не позволит возрастной ценз. Прощай адмиральские звезды...

Вход в штурманскую рубку загромоздила могучая спина Феди-помощника. Накануне похода он женился на красивой рижанке и теперь слушает по ночам в каюте её голос, записанный на добрую дюжину компакт-кассет. Он все грозится заменить пайковое сухое вино в кают-компании на черный рижский бальзам. Но это случится, видимо, только тогда, когда придет радиограмма: у лейтенанта Руднева - сын!

В глубине среднего прохода присел на аварийный брус инженер-механик Мартопляс. Тропические шорты не закрывают синяки и следы ожогов на его ногах - результат возни с тяжелым и раскаленным железом. В руках у него логарифмическая линейка, которой иные в такие минуты заменяют четки...

"Меня питают достоинства моих товарищей, достоинства, о которых они и сами не ведают, и не из скромности, а просто потому, что им на это наплевать". Эти слова сказал Сент-Экзюпери, чей самолет упал в море, глубину которого мы взрываем своими винтами.

Петушиный вопль вызывного сигнала. Симбирцев щелкнул тумблером первого отсека, и в ту же секунду в тишь центрального ворвался рев, вой, скрежет. Затем срывающийся голос Симакова:

- ...ный! Пробоина в районе ...дцатого шпангоу...

Шипенье. Грохот.

Взгляд на глубиномер. Рогатая стрелка черна и беспощадна.

- Боцман, рули на всплытие! Электромоторы - полный вперед! Пузырь в нос!!!

Командир вскочил с кресла. Механик, не теряя времени на

команды, бросился к воздушным колонкам и сам рванул вентиль.

Как странно кружили чайки над рубкой... Конец?

...Наш бог - ГОН и ЛОХ...

Симбирцев хладнокровно запрашивает отсек:

- Первый! Доложите, где пробоина! Откуда пробоина? На такой глубине?..

- Центральный... - голос Симакова тонет в реве. - Ничего не видно... Туман... Похоже, из палубы бьет.

- Обесточьте отсек!

Пробоина снизу - это лучший тип пробоины. Самое меньшее зло... Под подволоком будет воздушная подушка.

Стрелка глубиномера замерла в томительном раздумье: куда ползти - за черную бумагу или в обратную сторону, вверх, к спасительному, круглому, полному жизни нулю? Вот они, весы Судьбы.

Нужны секунды, чтобы моторы набрали полную мощность, чтобы лодка разогналась до той скорости, когда под крыльями рулей, под корпусом оживет гидродинамическая подъемная сила.

И - раз, и - два, и - три... Дифферент на нос растет. Нос тяжелеет. Пузырек в стеклянной дуге уходит все дальше и дальше от вершины.

Что там в первом? Струя, врывающаяся под большим давлением, распыляется, и отсек сразу заволакивает туманом... Какое сейчас лицо у Симакова? Совершенно не могу представить его улыбчивую, насмешливую физию испуганной, озадаченной - даже в такую минуту.

- Симаков! - осеняет вдруг Симбирцева. - Проверь, не вырвало ли футшток дифферентной цистерны!

Эта догадка стоит многого... А главное, тех секунд, которые решают: быть или не быть.

И самая радостная весть, какую мне когда-либо приходилось слышать, доклад боцмана:

- Дифферент отходит... Лодка медленно всплывает.

Мичман Ерофеев верен себе: невозмутим, будто все происходит на перископной глубине.

Всплыли.

Отбой аварийной тревоги. Трюм первого отсека осушили. Нашли и "автора фонтана", как определил Астахова вымокший до нитки лейтенант Симаков. Футшток в носовой дифферентной цистерне - его заведование. Завернул пробку не до конца, вот и выбило на глубине.

- Жили у матери три сына, - отжимает китель лейтенант Симаков, - один умный, другой так себе, а третий - трюмный... Змей ты лох-несский и есть! Уволить бы тебя в запас без права

показа по телевидению, - беззлобно выговаривает герой дня. Это ему, Симакову, удалось-таки забить чоп круглый деревянный клин - в отверстие футштока.

На Астахове лица нет. Похоже, что трюмному не только старшинских погон не видать, но и единственную лычку спороть придется. Жаль его хороший парень. "На флоте нет такой должности" - это любимое изречение старпома. И, наверное, он прав...

Титановое чудо

Все эти чувства и переживания, все подробности гибели "Трешера" на роковом погружении хорошо были знакомы тем, кто уходил в Норвежское море на атомной подводной лодке К-278, "Комсомольце". О том, что это был за корабль рассказывает бывший начальник Технического управления Северного флота контр-адмирал-инженер Николай Мормуль:

"В 1983 году в состав ВМФ СССР вступила атомная подводная лодка К-278. Об этом корабле, единственном в серии, складывались потом мифы. Так, в западной прессе писали, что это - самая большая подводная лодка в мире: длина - 122 м, ширина - 11,5 м, водоизмещение - 9700 т. Ее считали самой быстроходной. Ни то ни другое не соответствовало действительности. И тем не менее корабль был настоящим чудом.

Его сверхпрочный титановый корпус позволял погружение на глубину, которой не достигала ни одна лодка в мире, - 1000 м.

Кстати говоря, только в 1936 году 15 августа человечество смогло достичь глубины один километр. Это достижение принадлежит французскому гидронавту профессору Бибу и его коллеге Бартону. Они погрузились в Атлантике близ Бермудских островов в батискафе, на каждый иллюминатор которого давила сила в 19 тонн... Но то был научный эксперимент. Мы же строили боевую лодку, которая должна была стать родоначальницей серии сверхглубоководных атомарин, нового подкласса подводных кораблей...

Строилась лодка необычайно долго, и на флоте её прозвали "золотой рыбкой". Корпус был изготовлен из чистого титана, и в ходе освоения этого металла возникало множество трудностей. Он агрессивен к другим металлам, и сопряжение титановых конструкций с серийным оборудованием требовало новых технических решений. При насыщении титана водородом образовывались трещины, поэтому сварка производилась в особой газовой среде. Однако, когда лодка прошла глубоководные испытания на столь ошеломляющей глубине, все усилия оказались оправданными.

Уникальный титановый корабль сравнивался с орбитальной

космической станцией. Его основное назначение состояло в изучении комплекса научно-технических и океанологических проблем. Он был одновременно лабораторией, испытательным стендом и прототипом будущего гражданского подводного флота - более скоростного, чем надводные торговые и пассажирские корабли, более надежного, чем авиация, ибо эксплуатация подводных лодок не зависит от времени года и погоды.

На борту К-278 была одна ядерная установка и вооружение: ракеты и торпеды, две из которых имели ядерные головки. Однако лодка не предназначалась для нанесения ядерных ударов по берегу: её боевая задача заключалась в защите от подводных ракетоносцев противника - "убийц городов".

Итак, 5 августа 1985 года "Комсомолец" вышел в точку погружения в одну из глубоководных котловин Норвежского моря. Кораблем командовал капитан 1-го ранга Юрий Зеленский, старшим на борту был командующий 1-й флотилией атомных подводных лодок Герой Советского Союза контр-адмирал Евгений Чернов. В отсеках находились и главные конструкторы уникального корабля - Юрий Кормилицын и Дмитрий Романов.

- Перед погружением были тщательно проверены все системы, имеющие забортное сообщение, торпедные аппараты, оружие... - рассказывает о том памятном дне Евгений Дмитриевич Чернов.

Уходили в пучину по невидимым стометровым ступеням, задерживаясь на каждой из них для осмотра отсеков. Программа испытаний была обширной. Проверяли не только герметичность прочного корпуса, но и возможности стрельбы с большой глубины торпедами, систему аварийного всплытия "Иридий", которая позволяла продувать балластные цистерны газами сгоревших пороховых шашек.

Вспоминает мичман Вениамин Матвеев:

"Когда на глубине 800 метров объявили торпедную стрельбу, мне позвонил из торпедного отсека мой приятель мичман Соломин, торпедный техник:

- Веня, приходи к нам. Если что, так мы сразу вместе...

Пришел в носовой отсек. Командир минно-торпедной боевой части старший лейтенант А.С. Трушин находился в центральном посту.

Встал рядом с другом...

Когда открыли передние крышки торпедных аппаратов, увидели, как дрогнули задние от напора глубины. Дрогнули, но чудовищное забортное давление удержали. Торпеда вышла нормально... А давление нарастало. Гребные валы вдруг изогнулись, потом снова приняли свою форму. Дейдвудные

сальники кувалдами подбивали. Линолеум на палубах вспучивался".

Штурман К-278 капитан 3-го ранга Александр Бородин:

"Гидроакустик, который обеспечивал наше погружение с надводного корабля, качал потом головой: "Я из-за вас чуть не поседел. Такой скрип стоял, такой скрежет..." Но наш прочный корпус выдержал. Обжатие его было таким, что мою железную койку выгнуло как лук...

На 700-метровой рабочей глубине вывели реактор на 100 процентов мощность.

Наконец, стрелка глубиномера остановилась у четырехзначной цифры 1000. Есть глубина один километр!

Контр-адмирал Чернов вышел на связь с отсеками по боевой линии и, глядя на глубиномер, произнес в микрофон внутрилодочной связи бессмертную пушкинскую фразу: "Остановись, мгновенье!.." Потом поздравил всех, и по отсекам пронесли флаг корабля. Чернов достал бутылку коньяка и разлил на десять стопок, все чокнулись с главными конструкторами. Выпили, обнялись.

Всплывать не торопились.

- Успех надо закрепить, - сказал Чернов и обратился к главным конструкторам лодки, которые находились в центральном посту, - Юрию Кормилицыну и Дмитрию Романову: - Если ещё на двадцать метров погрузимся, выдержим?

- Должны выдержать, - сказали творцы титанового рекордсмена.

И они ушли на глубину 1020 метров, пройдя несколько миль там, где ещё не вращались гребные винты подводных лодок.

На рулях глубины сидел боцман Вадим Полухин. Это подчиняясь его рукам, уходила атомарина на рекордную глубину. Он сидел в каске, чтобы не дай бог какой-нибудь срезанный давлением болт не угодил в голову. Вадим Полухин - человек отваги и таланта. Писал песни, которые потом пел под гитару весь экипаж, весь подплав.

А лодка притаилась у пирса между скал И, слушая эфир, насторожилась.

Громадина стальная - металл, металл, металл,

И рубка от походов облупилась.

Не у Христа за пазухой, а на краю земли Российские флоты расположились.

Какая здесь романтика - уж мне не говори.

Сверхсрочников из нас не получилось.

За последний куплет получил тогда ещё матрос Полухин трое суток ареста - за антипропаганду сверхсрочной службы.

Тем не менее и Вадим Полухин, и Вениамин Матвеев остались на флоте надолго. Полухин ушел на сверхсрочную в морскую авиацию, летал на Ту-16 командиром огневых установок - это в самом хвосте воздушного ракетоносца. Потом снова вернулся на подводные лодки, с голубыми авиационными погонами спустился в центральный пост - ещё переаттестовать не успели.

- Это что за летуны у нас тут объявились? - грозно встретил новый старпом старого боцмана. И только потом оценил "летуна" за преданность кораблю и флоту".

Мичман Вениамин Матвеев:

"Проверяли на том погружении все, что можно было проверить. В том числе и систему порохового продувания балластных цистерн. С такой глубины никаким сжатым воздухом не продуешься - только силой пороховых газов.

Всплыли, точнее, вознеслись с глубины 800 метров за 30 секунд.

Контр-адмирал Чернов поднял перископ и чертыхнулся - все вокруг серое, непроглядное.

- Штурман, что у тебя с перископом? Поднять зенитный!

Подняли зенитный перископ - все то же, кромешная мгла.

Отдраили верхний рубочный люк - зачихали. Все в пороховом дыму. Лодка всплыла в облаке дыма. Но всплыла! С немыслимой до сей поры глубины. С помощью новейшей системы всплытия. Все подтвердилось, все оправдалось".

О том небывалом и до сих пор непревзойденном рекорде не трубили в газетах. О нем узнали лишь тогда, когда атомная подводная лодка К-278 навсегда скрылась в пучине Норвежского моря, быть может, в той самой, где и был поставлен главный мировой рекорд подводного судостроения в XX веке.

Ну ладно - секретность... Но то, что экипаж не наградили за такое свершение, - это в голове не укладывается. Почему?

Вениамин Матвеев:

"Перед погружением адмирал Чернов сказал: либо всех наградят, либо никого. Так оно и вышло - никого. А дело в том, что мы в Норвежском море получили радио - вернуться в базу и принять на борт московских адмиралов. Чернов записал в вахтенный журнал: "Управление подводной лодкой беру на себя", - и велел погружаться.

"Наездников нам не надо", - сказал он.

Правда, позднее командир наш, капитан 1-го ранга Зеленский, получил орден Красной Звезды, а Чернов - Октябрьской Революции. Но это было на степень ниже того, на что представляли. Командир-то шел на Героя..."

Полковник медицинской службы Евгений Никитин, автор книги "Холодные глубины", высказался на этот счет более определенно:

"Вернувшийся с испытаний корабль посетил командующий Северным флотом адмирал И.М. Капитанец. Он поздравил всех с успешным проведением главных испытаний, назвал экипаж перед строем "экипажем героев" и приказал представить всех его членов к государственным наградам.

Наградные листы на членов экипажа были оформлены и переданы командующему флотом. Однако награждения не состоялось. Возразило политуправление флота, которое не увидело заслуги экипажа в покорении боевой подводной лодкой тысячеметровой глубины, возможно, потому, что, кроме политработника В.И. Кондрюкова (штатного замполита К-278. - Н.Ч.), в списке представленных к наградам не было ни одного полиотдельца. Не поняли работники политуправления, что рождался качественно новый подкласс подводных кораблей...

А потом и вовсе никто не захотел говорить о наградах: К-278, "Комсомолец", навсегда ушел в ту бездну, в которой и поставил некогда свой мировой рекорд..."

Увы, о том уникальнейшем достижении не сообщило ТАСС. И фамилия командира, совершившего это немыслимое погружение, не стала достоянием широкой гласности. Назову её, как архивное открытие, в надежде, что однажды она войдет во все учебники морской истории и монографии - капитан 1-го ранга Юрий Зеленский.

К стыду своему, при нашей единственной с ним встрече я не смог сказать ему слова, достойные его подвига. Мы спорили... Это было в первые дни после гибели "Комсомольца". В полном отчаянии от такой потери (там в Норвежском море погиб и мой добрый сотоварищ, капитан 1-го ранга Талант Буркулаков) подводники и инженеры, журналисты и спасатели сходились стенка на стенку. Спорили обо всем - виноват ли экипаж Ванина, надежно ли была спроектирована и построена лодка, вовремя ли пришли рыбаки-спасатели, почему не сработала спасательная служба ВМФ... Ломали копья точно так же, как спустя десять лет придется ломать их во дни трагедии "Курска". Копья ли? Скорее, старые грабли, наступать на которые уж до бешенства больно и обидно... На такой вот ноте мы и расстались. "Безлошадный" Зеленский отбыл вскоре на Север, в Архангельск, на его карьере был поставлен крест, поскольку он стал перечить выводам правительственной комиссии и посмел не только иметь, но и публично высказывать свое особое мнение.

Где-то на Белом море тихо и безрадостно закончил он свою

флотскую службу. Говорят, капитанит на одном из заводских буксиров в Северодвинске...

А имя его должно быть в Пантеоне подводного флота России. Национальный герой. Увы, не признанный и никому не известный, как и большинство героев нашего флота. Их постигла судьба героев Первой мировой войны. Тогда грянул октябрьский переворот и начался новый отсчет времени, новый счет заслугам и подвигам. Нечто подобное произошло и после августа 1991-го. До того - режим секретности, после того - режим ненужности...

И все-таки капитан 1-го ранга Зеленский был первым в мире подводником, который увел свой корабль за километровую отметку глубины. Запомним это навсегда.

Глава шестая АТАКУЕТ "БОРА"

О том, что "Бора", ракетоносец на воздушной подушке, - корабль XXI века, - я был немало наслышан в Москве. И как только приехал в Севастополь, немедленно отправился на тот берег Северной бухты - туда, где у Куриной стенки стояло морское чудо-юдо, похожее скорее на угловатый кусок пятнисто раскрашенной скалы, чем на классический силуэт корабля. О "Боре" я уже был немало наслышан - полуторатысячетонный ракетодром летит по волнам со скоростью в 55 узлов (почти сто километров в час). Гордость флота. Приоритет России...

- ...И жертва перестройки, - подытожил командир крылатого уникума, капитан 1-го ранга Николай Гончаров - офицер лихой, остроязыкий и стремительный - под стать своему кораблю.

- Почему жертва перестройки? Судите сами: когда ВПК перевели на режим "голодного пайка", уникальный боевой корабль с отработанным экипажем, выполнившим 13 ракетных стрельб, несколько лет простоял в Керченской бухте, пока не потек разъеденный коррозией корпус. Спасибо адмиралу Кравченко велел поставить "Бору" в док и перевести её в действующую бригаду ракетных кораблей. Взял нас под свой личный контроль. Даже задачу К-1 сам принимал. Такого ещё никто не помнит, чтобы комфлотом проверял организацию службы на каком-либо корабле!

Конечно, "Бора" - корабль не "какой-то": по новизне и необычности технических разработок - прорыв в XXI век. Из десяти заложенных ракетных водолетов типа "Сивуч" лишь двум удалось сойти со стапелей и только одному - "Боре" - пройти весь цикл государственных испытаний.

У "Боры" то же боевое предназначение, что и у печальной памяти атомарины "Курск", - уничтожать авианосцы противника.

В 80-е годы, когда авианосные ударные группировки безраздельно властвовали на просторах Мирового океана,

советские конструкторы искали эффективные способы борьбы с монстрами XX века. Именно тогда и были построены самые крупные в мире корабли на воздушных подушках скегового типа. Генеральным конструктором этих уникальных ракетоносцев - скоростных катамаранов с аэростатической разгрузкой - был ленинградец Валерьян Корольков. То, что придумал он и его люди, не имело аналогов в мире. С самого начала, то есть с момента закладки корпуса головного корабля в Зеленодольске под Казанью, все, что было связано с проектом "Сивуч" было предельно засекречено. 30 декабря 1989 года флот принял первый "водолет" из семейства "Сивучей" - "Бору", названный по имени ураганного ветра, который всегда внезапно обрушивается на Новороссийское побережье из-за гор. Спустя год началась опытовая эксплуатация "Боры", которая "летала" между Севастополем и Геленджиком. Американцы зафиксировали появление небычного корабля в Черном море с разведывательных спутников и попытались определить его основные тактико-технические характеристики. Главная ударная сила "Боры" - сверхзвуковые противокорабельные крылатые ракеты "Москиты" (американцы называют их "Солнечный ожог"). Эти "ожоги" смертельны для кораблей, входящих в эскорт авианосцев. А если боеголовки "москитов" снаряжены в атомном варианте, то не поздоровится и самому крупному авианосцу.

- Задача кораблей этого типа, - рассказывает Валерьян Корольков, который частенько проведывает свое детище в Севастополе, - не ввязываться в боевые действия, а нести боевое дежурство на рубеже атаки, вне досягаемости огневых и радиолокационных средств противника, потом внезапно подлетать на скорости самума или боры к его ударной группировке на расстояние пуска ракет и нанести результативный, нокаутирующий удар - то есть дать ими залп.

"Уникальное достоинство российской противокорабельной ракеты "Москит" состоит ещё и в том, - пишет специалист, - что её трудно обнаружить. Она очень низко несется в облаке водяной пыли, плохо отражает радиолокационные лучи, и "увидеть" её удается лишь в последний момент, за 3-4 секунды до взрыва: "Солнечный ожог" подлетает к кораблю и, совершив возле него последний, непредсказуемый маневр, врезается в один из бортов или в палубу, ходовой мостик, взрывается же головная часть только внутри корпуса... Наводится на цель самостоятельно по инфракрасному излучению или лазерному лучу. При этом имеет собственную станцию РЭБ, противодействующую "радиокозням" противника".

- А пойдемте с нами в море, - предлагает Гончаров, -

посмотрите, что у нас за зверь такой. Только "добро" у начальства возьмите.

"Добро" получено, и ранним мглистым утром "Бора" стала сниматься со швартовых. Но прежде чем корма отошла от стенки, экипаж изрядно поаврапил, чтобы корабль стал готов к бою и походу. И дело даже не в том, что в команде не хватает старшин и матросов, а в том, что сложная полуавиационная техника требует специальной подготовки, которая проводится не техническим экипажем, как надо бы, а силами самих офицеров и мичманов - как велит "ваше благородие госпожа нужда".

Не дай бог, какая-нибудь неполадка. Заводские специалисты давно распущены, разбежались по фирмам да частным мастерским. Правда, и командир, и старпом, и механик знают пока что, кого откуда "высвистать". Звонят, посылают ходоков. Дальше начинается торг: "А что дадите?"

Ремонтных денег ни у экипажа, ни у бригады, ни у кого на флоте нет. И спецы это знают.

"Дам риса, тушенки, "шила" (спирта)". - "А "шила" сколько?" - "Вот столько". - "Приду..."

Продукты для расплаты с ремонтниками офицеры выкраивают из своих пайков. Лишь бы не стоять у стенки, лишь бы выходить в море. Не зря "Бору" называют "кораблем единомышленников".

...Шквальный ветер вздувает брезенты на соседних кораблях. Штормовая февральская мгла заволокла дамбу, белую подковку Константиновской батареи, выход из бухты. "Бора" может выходить практически в любую черноморскую непогоду. Ее корпус-катамаран движется по совершенно новому принципу динамического поддержания на воде: мощные воздушные нагнетатели приподнимают корабль, резко уменьшая его осадку, но при этом он не летит над морем, как классическое судно на воздушной подушке, а несется в водоизмещающем режиме.

Вой прогреваемых турбин пронизывает весь корабль. Вибрирует палуба, дрожат переборки. Три кота-крысолова с расширенными от ужаса глазами нервно бьют хвостами.

- Осторожнее! - предупреждает капитан 3-го ранга Владимир Ермолаев. Не берите на руки - вцепятся. Они на выходе дуреют.

Я обхожу котов-мореманов стороной. Зато корабельный пес Граф лежит как ни в чем не бывало на юте и караулит сходню.

Затея осмотреть "Бору" сверху донизу не увенчалась успехом. Несмотря на компактные размеры - 64 метра в длину, 17 - в ширину, - на корабле 197 различных помещений, выгородок, отсеков, кают, рубок, кубриков. Успели только заглянуть с заместителем командира Ермолаевым в машинное отделение да в

ПЭЖ - пост энергетики и живучести, где за многопанельным пультом - в обиходе "пианино" - восседал инженер-механик старший лейтенант С. Голубков. Ему мало восхищения гостя, слегка ошалевшего от всего увиденного и услышанного на корабле XXI века, и он добивает его, то есть меня, замечанием профессионала:

- По энерговооруженности на тонну водоизмещения "Бора" - самый мощный корабль в мире. У турков таких нет. Да и у американцев тоже.

Еще остается немного времени, чтобы спуститься в грохочущую преисподнюю эскадренного ракетоносца.

- Может, не стоит, а? - морщится мой гид.

- Стоит.

По вертикальному трапу спускаемся в стальную прорубь энергоотсека. Воздух, спрессованный чудовищным грохотом, больно бьет в уши. Чашки шумофонов не спасают, и матросы прибегают к старому испытанному методу вставляют в уши мини-лампочки от фонариков. Это им, машинной вахте, приходится расплачиваться за рекордную скорость здоровьем.

Находиться здесь во время движения, среди бушующих в цилиндрах и трубопроводах энергий и давлений - жутковато. Техника до конца не объезжена, не освоена, не зря "Бору" между собой моряки зовут "корабль трехсот неожиданностей". В любой момент можно ожидать прорыва, взрыва, пожара. В каждом выходе - риск боевого похода. Для этих парней турбинистов, мотористов, электриков - что мир, что война. Смерть от выброса раскаленного масла или удара током для них более вероятна, чем гибель от ударившей ракеты. Я бы всем им выдавал удостоверения льготников, как "афганцам".

Поднимаемся в ходовую рубку. Командир в ожидании последней команды ходит из угла в угол, как рысь в клетке. Тоскует и рулевой перед самолетного вида штурвалом. В буквальном смысле ждем у моря погоды: на открытом рейде шторм крепчает. Возьмут да и отменят выход, чего ради любимым детищем комфлотом рисковать?

- Добро на выход за боновые ворота!

Ну наконец-то!

Взвывают маршевые двигатели, и "Бора" ощутимо приподнимается из воды. В стеклянном полудужье лобовых иллюминаторов медленно поплыла холмистая панорама Севастополя, увенчанная мономашьей шапкой Князь-Владимирского собора.

Сколько раз выходил из севастопольской бухты и на чем только не выходил - на водолеях и эсминцах, яхтах и на

крейсерах-вертолетоносцах, но этот выход - особенный: в душе тихое, робкое ликование: жив Черноморский флот, жив, и пульс его прощупывается - вот он, бьется под палубой "Боры", под её днищем.

Даже на малом ходу берега по оба борта проплывают непривычно быстро. Но вот сети боновых ворот остались позади, и взмятое "Борой" море понеслось за кормой пенной лентой.

Это не плавание - бешеный лет. Не килевая, не бортовая - вертикальная качка швыряет корабль вверх-вниз, выматывая душу, бия по ногам мелкой тряской, напоминающей удары тока в старом мокром троллейбусе. Но - летим, а не идем! И в этом стремительном полуполете - военное счастье "Боры". На такой скорости она не успевает попасть в захват самонаводящихся ракет, её не догонит торпеда, и даже взрыв потревоженной мины останется далеко за кормой. Зато восемь крылатых ракет, которые несет "водолет", - оружие весьма внушительное. И от врага есть чем отбиться - на баке стоит 76-миллиметровая скорострельная противоракетная пушка, а пара 30-миллиметровых зенитных автоматов вкупе с ракетой ПВО "Оса-М" позволяют вести поединок с воздушным противником.

- Одно плохо, - сетует командир, - не шибко грамотные после нынешней школы матросы не успевают за два года изучить нашу технику. Так что боеспособность корабля почти целиком лежит на плечах офицеров.

Да, в этом смысле "Бора" - корабль офицерский. Как были офицерскими в лихие времена ударные батальоны.

Грех не назвать здесь имен старожилов - с постройки - командира ракетно-артиллерийской боевой части капитана 3-го ранга А. Исакова или командира батареи крылатых ракет старшего лейтенанта Р. Ибрагимова. Да и мичманы по энтузиазму и преданности кораблю под стать им - что старшина команды мотористов, дизельный бог В. Леонидов, что старшина команды управления старший мичман М. Шведов.

"Боре", как кораблю 2-го ранга, положен отдельный офицерский камбуз. Но весь экипаж питается из одного котла. Не ахти как густ этот котел: сам искал ложкой мясо в супчике, заправленном гречкой да картошкой, а на закуску - салатик из рубленой капусты, а на второе - пюре с мясной крошкой да компот - штормовой - почти без сахара. Правда, на поход выдают шоколадку, просроченную - из немецкой гуманитарной помощи.

А корабль летит! Гребни волн уносятся, даже не успев поникнуть, будто кобры, застывшие, завороженные иерихонскими флейтами ревущих турбин.

- Еще три часа такого хода, и мы Черное море проскочим от

берега до берега, - с плохо скрытой гордостью замечает командир.

Вот уж воистину, какой же русский не любит быстрой езды! Эх, Гоголя бы в эту ходовую рубку...

Возвращаемся под вечер, оставив тонущий алый шар солнца за кормой...

"Бора" заступает в боевое дежурство

Во всякий свой приезд в Севастополь спешу на "Бору", узнаю последние новости. Главная новость почти всегда одна и та же - "Бора" в очередной раз подтвердила звание лучшего корабля Военно-морского флота России по ракетной подготовке. А в этот раз ещё одно событие: морякам-черноморцам выдали жалованье за июль. По нынешним временам - праздник... Командиру штурманской боевой части Алексею Крючкову присвоили очередное воинское звание "капитан 3-го ранга", а баталеру главстаршине Игорю Голубу командир корабля вручил на торжественном построении погоны мичмана.

И еще. "Бора" готовилась заступать в боевое дежурство. На месяц. А это значит, что все тридцать суток экипаж будет жить в ежеминутной готовности выйти в море по первому приказу или вступить в бой с воздушным противником, не отходя от причала. Такова флотская служба. Что бы там ни разглагольствовали политики о новом оборонном мышлении, а ракеты надо держать на "товсь!".

Последний раз "Бора" отрывалась от осточертелой стенки в июле - в День Военно-морского флота. Ее стремительный пятнисто-хищный корпус лицезрели севастопольцы и гости парада. Поразить их видом полного хода не удалось: во-первых, в закрытой бухте не особенно разгуляешься, а во-вторых, и это, увы, главное, - на лет под турбинами нужны многие тонны остродефицитного топлива, поэтому шли под дизелями, как и обычные тральщики.

Даже бочки без вина рассыхаются до дна, что же говорить о сложнейших кораблях типа "Боры", которым хоть раз в полгода дозарезу необходимо "размять" лопатки турбин? Механизмы, как и люди, от бездействия закисают. Вот и вынашивает, продумывает, просчитывает на компьютере командир "Боры" капитан 1-го ранга Николай Гончаров предерзкий план. Суть его вот в чем. Есть на Балтике точно такой же ракетный корабль - "Самум". Он только что спущен на воду и ещё не прошел всех положенных государственных испытаний. Экипаж "Боры" берется перегнать его в Севастополь, отработав по пути всю положенную программу. И убили бы сразу трех зайцев: деньги, отпущенные на госиспытания, покрыли бы расходы на переход, экипаж приобрел бы бесценный опыт и морскую выучку, и, наконец, в составе

Черноморского флота России появилась бы тактическая единица в составе двух сверхбыстроходных кораблей, что, несомненно, подняло бы и боевые возможности черноморцев, и их боевой дух. Да и демонстрация российского флага в европейских водах - тоже не последнее дело. Впрочем, не только флага, но и самой уникальной техники. Чем не реклама Росвооружения?

Пока предложение Гончарова изучается в высоких штабах, "боровчане" все же не унывают. Тонус корабельной жизни высок. Это чувствуется во всем: и в лихости вестовых и посыльных, в отменной покраске корабля, и в хорошо подогнанных шинелях и бушлатах верхней вахты. Энергию источает сам командир. Николай Гончаров по знаку зодиака - Овен, огненный знак. В кают-компании вывешен его афоризм: "Брошенные вожжи не натянешь!" И рядом заповеди для офицеров:

"Теперь ты офицер ракетного корабля "Бора" - офицер, избранный своей страной. Шагай как офицер, думай как офицер! Действуй как офицер! Будь офицером!"

Их автор - помощник командира по воспитательной работе капитан 3-го ранга Виталий Ермолаев. Его же перу принадлежат и максимы для матросов:

"Матрос должен верить в себя!

Экипаж должен верить в свои силы!

Корабль должен верить в своего командира!

Флот должен верить в свою страну!"

Так и хочется добавить: "Страна должна любить свои корабли". Все это - аксиомы. Все это верные, точные слова... Но слово словом, а там, где требуется действо, командир знает, как поступить.

- Сколько раз говорил мичманам - молодые ведь парни: "Наведите порядок в своем бедламе!" Не пронзил. Взял дымовую шашку, зажег у них в тамбуре и сыграл пожарную тревогу. Только когда хорошо прокашлялись проняло. Теперь в мичманской четырехместке идеальный флотский порядок.

Матросов на "Боре", как и на большинстве черноморских кораблей, не хватает до полного штата. Поэтому приборку делают все, не глядя на лычки и звездочки. Нет худа без добра - у офицеров больше возможностей глубже узнать своих подчиненных. В расчет воспитательной работы берутся теперь конкретные социально-семейные факторы каждого члена экипажа. У Ермолаева лежит под стеклом рабочего стола список личного состава, разбитый на графы: "призваны из многодетных семей", "из неполных семей", "воспитывались без родителей", "призваны с дефицитом веса"... Честно говоря, картина открывается весьма безрадостная. А ведь с этими педагогически запущенными, обделенными семейным теплом парнями работать в первую голову ему, "корабельному Макаренко" Виталию Ермолаеву. Тут и приходит на помощь великая сила всенародной поддержки.

На полке в командирской каюте - полное собрание сочинений Пушкина. Гончаров перехватывает мой взгляд.

- Это дар "Российской газеты", наших шефов из Москвы. С их легкой руки у нас теперь новые шефы появились. Пишет нам один дед из белорусского города Барановичи, бывший моряк с североморского эсминца "Гремящий", Василий Иванович Картавый. Следит за нами по газетам и посылки присылает: то носки вязаные, то банку меда. Я ему регулярно отвечаю. Еще пишет дедуся из Питера по фамилии Кубышкин. Подбадривают нас. Гордятся нами. Это греет.

На командирском компьютере стоит стакан. В стакане свечи. Это когда городские энергетики вырубают по вечерам свет (в Севастополе жесточайший режим расхода электричества), корабль обесточивается, и Гончаров зажигает в каюте свечи, как во времена ушаковских парусников.

- А экипаж в такое время мы выводим на стенку и занимаемся строевой подготовкой. Приходится... Мало ли что матросу в темноте в голову придет?

А пока свет, слава богу, не отключили, и по кораблю гуляет вкуснейший запах жареного лука - с камбуза, свежей краски,

соляра и чего-то авиационного, чем пахнут только самолеты и такие корабли, как "Бора". Гончаров утверждает, что в мире их всего десять. Причем восемь из них паромы, и только два - российские боевые корабли.

... Сразу же после спуска флага грянули колокола громкого боя.

- Большой сбор!

Экипаж ракетного корабля в шинелях и бескозырках выстроился на причальной стенке по боевым частям. Командир дивизиона капитан 2-го ранга Лей чеканит перед строем высокоторжественные слова:

- Приказываю заступить на охрану морских и воздушных границ Российской Федерации... Боевая тревога!

Грохочет сходня, перекинутая с причала на корму. Матросы разбегаются по боевым постам. В ужасе шарахаются корабельные коты-крысоловы.

На топе мачты "Боры" вспыхивает синий фонарь - знак дежурного корабля. Над башнями артустановок трепещут красные флажки, означающие, что боезапас подан к орудиям.

Как ни охраняется в севастопольской гавани ракетный корабль "Бора", все же в новогоднюю ночь на его палубе появятся две не предусмотренные уставом личности: Дед Мороз и Снегурочка. А дальше - все как в лучших домах Севастополя: елка, стол, подарки, поздравления... Разве что вместо шампанского - служба есть служба - матросы и старшины поднимут стаканы с фруктовым соком. Ну а перед новогодней полночью - конкурс-концерт на лучшее исполнение флотской песни, пляски, чтение стихов. Победителям - приз: торт домашней выпечки (автор торта - жена командира - Вера Гончарова).

А что готовят корабельные коки? Ведь за два часа до полуночи праздничный ужин. Поскребли коки по сусекам и поставили на столы пельмени собственной лепки, салат оливье, кофейный напиток, пирожные.

Когда ударят куранты, старпом поздравит команду. Его черед встречать Новый год в корабельной обстановке.

Дед Мороз из своих, в белой бороде, - мичман Андрей Бояринцев, а в наряде Снегурочки - старшина команды трюмных мичман Сергей Федоренко. Потом эта сладкая парочка отправится по домам поздравлять семьи офицеров. Подарки заготовил каждый себе сам, так что остается только торжественно вручить. Спрашиваю командира:

- Что вам пожелать в будущем году?

- Почаще выходить в море! Нам даже семь футов под килем не нужны "Бора" ведь ходит на воздушной подушке.

- Ну, тогда вам тысячу миль за кормой!

Из походного дневника

И ни я, ни братья мои, ни слуги мои, ни стражи, сопровождавшие меня, не снимали с себя одеяния своего; у каждого были под рукой меч и вода.

Из Книги Книг

7 июля... Восточная часть Средиземного моря Борт подводной лодки Б-409

Вскакиваю с диванчика оттого, что в каюту с чудовищным грохотом хлещет вода! Она уже рвется в рот, бьет в уши... Пробоина?! Провал на глубину? Тонем?

Надо видеть эту радостную ухмылку, с какой чумазый вестовой Дуняшин, круглолицый гологоловый "матрос Швейк" поливает мое тело, закутанное в простыню, из чайника.

"Скотина ты, Шура, а не матрос Северного флота!" - вот-вот сорвется с языка, но не срывается. Потому что два часа назад я сам попросил вестового поливать меня водой из чайника. Вышел из строя кондиционер, и теперь во втором аккумуляторном жилом отсеке чудовищная духота, какая может быть только в Средиземном море в разгар лета, да ещё после зарядки аккумуляторных батарей, да ещё при включенных водородосжигательных "печках". Раскаленный корпус лодки не охлаждается даже на глубине температура забортной воды - 23 градуса. Температура электролита 60 градусов, а под моей каюткой - двухъярусная аккумуляторная яма с полуторастами эбонитовыми баками, наполненными серной кислотой. И хотя там работает система водяного охлаждения электролита, легче от этого разве что свинцовым пластинам. В отсеке стабильные 42 градуса. С таким же успехом можно было пытаться уснуть в сауне, хорошо протопленной на африканском солнцепеке. Я попробовал сделать это, завернувшись в мокрую простыню. Но она высохла через десять минут. Тогда я попросил вестового офицерской кают-компании поливать меня из чайника.. Через каждые четверть часа холодной водой. Но первая же струйка полилась почему-то в ухо.

Надо вставать... Какой уж тут сон...

По ночам в Средиземном море всплывают из глубин к поверхности (особенно в безлунные ночи) огромные раки, кальмары, рыбы. А вместе с ними в точно такие же безлунные ночи всплывают и подводные лодки. Всплываем и мы теперь сразу же после ужина. Те, кто садятся за стол последними, не успевают допить компот, как звучит ревун боевой тревоги - "Всплытие!".

Командир не сразу открывает верхний рубочный люк.

Сначала стравливает наше избыточное давление. Сегодня оно выше атмосферного на 40 мм! Все из-за того, что наша система ВВД потихонечку травит воздух в отсеки. Когда все-таки распахнули крышку люка, мне показалось, что глаза мои лопнут, что их сейчас вырвет и унесет в выходную шахту, как в трубу мощного пылесоса.

Два дизеля работают на зарядку. Выбросили отработанную "регенерацию", мусор и 6 банок с галетами. Конечно же из пятого отсека. Жестянки вскрыты на пробу - искали ржаные сухари, а напали на безвкусные галеты. Банки продырявили и бросили, в них попал соляр. Обычное варварство.

...Шестой месяц боевого патрулирования. Ищем американские атомные подводные лодки западнее Кипра и южнее турецкого залива Анталья. Но основная задача - не прозевать проход "Нимица"...

Я никогда не думал, что самым главным делом моей жизни после окончания философского факультета МГУ станет поиск в Средиземном море американского атомного авианосца "Нимиц", чтобы всадить в него с началом войны две наши дальноходные торпеды с ядерной начинкой. Но это так...

"Нимиц" - ударный атомный авианосец новейшей постройки. Полное водоизмещение - 93 700 тонн. Скорость - 30 узлов. Два ядерных реактора. Общий запас вооружений - 3000 тонн. Защищен зенитными управляемыми ракетами "Си Спарроу". Несет в своих подпалубных ангарах свыше 80 самолетов. Длина 331,9 метра. Ширина - 40,8 метра. Этот плавучий небоскреб обошелся американцам в миллиард долларов. Но ведь не зря же на нашей эскадре говорят: все корабли в море делятся на два класса - на подводные лодки и цели. Наша цель отнюдь не коммунизм. Наша цель - "Нимиц"...

Разумеется, ни за каким авианосцем с нашими 16 узлами не угнаться. Мы слишком тихоходны, чтобы играть в погони-отрывы с современными газотурбинными кораблями. Но если через нашу позицию пройдет большая цель своего не упустим. Мы - как минная растяжка, как одна огромная подводная мина, начиненная людьми и торпедами да ещё самыми настоящими морскими минами. Мы - человекоуправляемое минное поле размером со всю "нарезанную" нам позицию. Только ступи, только шумни своими гребными винтами! Не догоним мы, так догонит наша дальноходная торпеда с ядерной "головой".

Но вот поразили цель, попавшую в наше "поле". А дальше? После выполнения боевой задачи, нам надлежит "ложиться на курс отрыва" от сил ПЛО. Все знают - не оторвемся. Что почти все наши корабли - "разовые", на один раз, на один залп. Главное

успеть пальнуть первыми. А там... Но лучше об этом не думать. Мина не должна размышлять о своем будущем. У неё только одна мысль - когда рвануть.

Но мы думаем только о том, что происходит с нами сейчас.

Загоняем тревожную мысль в подкорку, в глубины мозга и спим спокойно. И слова "камикадзе" никогда не произносим...

Спустя много лет узнал, что по мнению Главнокомандующего ВМФ СССР Адмирала Флота Советского Союза С.Г. Горшкова наша 5-я оперативная (Средиземноморская) эскадра в случае полномасштабной войны продержалась бы не более двух суток. За это время она должна была бы выполнить свое стратегическое предназначение и с честью уйти на дно морское. Морской бой скоротечен.

...Всплыли, как всегда, после ужина до восхода Луны. Ночь - сплошная темень. Звезды будто увязли во тьме египетской.

Бегал в первом отсеке. Странный это бег между торпед, по узкому настилу, который то и дело ускользает из-под ног. Матросы отжимаются на стеллажных торпедах, как на диковинных спортснарядах.

Доктор занимается физкультурой истово - сам для себя, все свои медицинские познания он поставил только на благо своему телу, своему организму.

На мостике разговоры о том, что нам достался спокойный район, и не приведи, Господи, зашлют в Тирренское море, где так и шастают ПЛАРБы1, а небо беспросветно от самолетов и где больше всего обнаруживают наши лодки.

Светлеющий небосклон беззвезден, а так нужно отыскать хотя бы одну навигационную звезду. Командир шарит по небу ищущим взглядом - ну хоть бы одна блеснула. Но ничего нет - лишь луна со слегка спрямленным краем медленно стареет.

Спустя много лет командир признался, что всякий раз перед тем, как задраить перед погружением верхний рубочный люк, он осенял его крестом. Там, в темени входной шахты, он оставался наедине с Богом...

Думаю, что он и молился...

Во всяком случае сегодня, стоя на мостике и глядя в ночное, почти сплошь затянутое облаками небо, они оба со штурманом безнадежно высматривали хоть одну навигационную звезду...

Господи, открой нам хоть одну звезду, пока ещё виден горизонт! Мы не определялись уже пятые сутки. Мы шли только по счислению, и страшно подумать, какая невязка набежала за это время! Миль двадцать, не меньше... А ведь подводная лодка "Комсомолец Туркменистана" коснулась грунта на банке Геттисберг при невязке всего в 2 мили и после обсервации по

пяти звездам. Командир снят с должности... А тут островов и банок как пшена на лопате. Не попусти, Господи, сесть так, как вылетела у шведской Карлскруны балтийская "эска" - "Шведский комсомолец". Позора не оберешься - на весь мир. Подай звезду, Господи...

И не оставь нас, Господи, без хода! Два дизеля не в строю, третий на ладан дышит... И шторм надвигается. Развернет лагом - тогда все пропало... Будет швырять до угла заката, выплескивая электролит из аккумуляторных баков. А батарея у нас и без того старая. Газует, что твой нарзан. Не приведи Господи, рванет гремучий газ, как на Б-980 во втором отсеке. Трех матросов и доктора убило. А командирский сейф сплющило о подволок, как консервную банку. А в сейфе был пакет с кодами шифрзамка на блокираторах торпед с ЯБП, то бишь с ядерным боеприпасом. Командира под суд отдали...

Лучше три года жизни моей забери, только не дай, Боже, ход в шторм потерять. Повыплескивается масло из ванн опорных подшипников, баббит выплавится, валы заклинят. Это значит нас, как Толю Федорова, буксиры за "ноздрю" в базу поволокут. А до базы-то две тысячи миль... Ох, пронеси, Господи, чашу сию.

Укрой нас, Господи от чужого глаза, пока мотористы меняют захлопку на корпусе! На 3 часа лишены возможности погружаться. Прилетит "орион"... Наведет противолодочные корабли. Гонять будут, пока батареи "до воды" не разрядим. Всплывем под вражье улюлюканье. А то и того хуже: Б-410 всплывала под Тулоном, под наведенными с вертолетов телекамерами... Главком такого не прощает. Снимет с должности. Век академии не видать...

А ещё баталер пьяница. Не хотел его брать, но другого не дали. Не попусти, Господи, залудит он по полной схеме, и пойдет по всем особым и политическим отделам - "пьянство на боевой службе", и потащут потом на парткомиссию, не баталера - командира.

А ещё что-то в боку колет, камни в желчном пузыре - дотянуть бы до дома без операции.

А дома-то никакого нет. Жена снимает однокомнатную "хрущобу" в Полярном. Но это все брызги. Главное, открой нам звезду, Господи!

И Господь внял молитве и штурман радостно закричал:

- Звезда, товарищ командир! Альфа Лиры!

Командир, бывший штурман, приставляет к глазу секстант - нескладный, неуклюжий инструмент, похожий на микроскоп, снятый со штатива.

Рядом стоит боцман. В ладони у него сигарета. Он

затягивается, пряча огонек в ладони, отчего пальцы его загораются на миг прозрачным рубиновым светом. Боцману скоро сорок. Самый старший из всех нас. Старик.

Прежний командир Б-409 капитан 2-го ранга Томичев курить в ограждение рубки никого не пускал. Дымили только в самой рубке. После срочного погружения дым там стоял очень долго, отчего вертикальный рулевой мичман Елистратов травился никотином до позеленения. Зато другой командир Дорохов - вентилировал лодку всю ночь, а во все журналы записывался "ход в подводном положении".

И "Америка", и "Саратога", и "Нимиц", и "Гвадалканал" (американские авианосцы. - Ред.) - все вышли в море. Наращивают авианосный кулак. Против Ливана? Сирии?..

"Последние известия" не проходят, хотя радисты подняли самую высокую нашу антенну - "Иву". Весь эфир забит то ли американскими помехами, то ли магнитными бурями. Что там в большом мире, что над нами, что по берегам?

За сутки мы делаем полный зигзаг от северной границы нашего позиционного района до южной, расходуя при этом 400-470 литров пресной воды и 11 ящиков регенерационных пластин, хотя по нормам химслужбы положено 19-20. Но экономим на "консервированном кислороде", как и на пресной воде, как и на всем прочем. До родного Полярного - 8 тысяч миль, до ближайшей плавбазы - кто его знает...

А пока всплытие на ночной сеанс связи. Наше еженощное всплытие... Нечто подобное испытывает пехота, получив короткую передышку в ближнем тылу. На считанные минуты прекращен неотступный смертельный поединок с морем, готовым с дробящей неотступной силой прорваться в любой из многих сотен плохо поджатый сальник, негерметичную захлопку, фланец, клинкет... Поединок, к которому мы должны быть готовы к любую секунду подводного дня и подводной ночи - во всеоружии помп, главного осушительного насоса, раздвижных упоров, деревянных чопов-затычек...

Подводник всегда обречен вести войну на два фронта: с морем, нависшим над ним многометровой толщей, и противником, который выискивает его с противолодочных кораблей, патрульных самолетов, вертолетов, космических спутников. И если даже к бортам подводной лодки не устремляются ракетоторпеды и глубинные бомбы, а во всем мире дрожит-колеблется зыбкий, но все же мир, борьба с первым врагом - морем, глубиной, забортным давлением все равно идет не на жизнь, а на смерть...

Я просыпаюсь от возгласа вахтенного офицера: "Задраен

верхний рубочный люк!" Крикливый динамик висит над самой головой, и во сне в память мою, как на сеансах гипнопедии, навечно впечатываются ночные команды и перекличка акустиков: "Глубина сорок метров. Горизонт чист..." или, как сейчас, "По пеленгу сорок пять шум винтов. Предполагаю транспорт!"

Смотрю на светящуюся стрелку часов: ещё рано, можно часок поспать. Вообще-то я научился определять время на слух - в темноте - по внутриотсечным шумам. Вот загрохотали стойки раздвижного стола. Это в кают-компании - она через проход - накрывают ночной чай для второй смены. Значит, три часа ночи. Вот в тамбурчике над моей дверцей щелкнул включатель плафона и зазвенели ключи. Это доктор открывает аптечный шкаф, начинает амбулаторный прием. Значит, восемь утра. Вот акустик за тонкой переборкой прокричал над моим изголовьем в микрофон: "Кормовой сектор прослушан. Горизонт чист". Это значит, за кормой, как и вокруг, - никого, можно подвсплывать без риска угодить под чей-нибудь киль. Пора вставать.

Обычно я ложусь в пять утра и поднимаюсь к полудню. Но бывает и по-другому. За долгие месяцы похода мне так и не удалось войти в какой-либо ритм.

Чаще всего я додремываю последний сон в ожидании ревуна, собирающего людей на всплытие. Под бодрящую трель встаешь одним махом, как под звонок будильника: ноги в тапочки - и в центральный пост. Не беда, что на тебе одни трусы да майка, - в тропиках это форма одежды, в которой ходят все от командира до трюмного.

Утренний туалет прост до предела: полотенце на плечо, пузырек с шампунем в руку и в умывальник. Мыльницы на подводных лодках не приняты, шампунь специальный - для морской воды. Умываться пресной непозволительная роскошь. Иногда подъем проходит, как в старом барском доме: легкий стук в дверцу каюты:

- Товарищ капитан-лейтенант, стол накрыт!

Представляешь с закрытыми глазами: почтенный мажордом зовет к роскошно накрытому столу на двенадцать кувертов, где уже собрались благородные мужи и прелестные дамы...

Открываешь глаза: вместо седин почтенного мажордома абсолютно круглая и стриженная под ноль башка вестового Шуры Дуняшина в грязноватой "разухе" - некогда голубой майке - она вместе с трусами и носками выдается раз в десять суток, а потом все это поступает мотористам в качестве ветоши. У Шуры, баловня судьбы и личного врага помощника, у которого он состоит в приборщиках каюты, обаятельнейшая улыбка - от уха до уха. Если можно бравого солдата Швейка представить в

матросской робе, то это и будет Шура Дуняшин, славный сын славного города Измаила. Он ниспослан нам свыше, чтобы жизнь на подводной лодке не казалась нам пресной, как вода из расходной цистерны...

- Товарищ капитан-лейтенант, стол накрыт.

- Спасибо, Шура. Я не пойду.

А пока можно ещё покемарить.

Похоже, погружаемся. ...Свищет в цистерны вода. Беспечное покачивание на волне сменяется целеустремленным движением вниз, вниз, вниз - вглубь, вглубь, вглубь. Все вещи замерли, точно оцепенели от гипноза глубины: дверца шкафчика не бьется, посуда в буфете кают-компании не гремит. Отсек наливается тишиной, глухой до жути после клохтанья дизелей и плеска волн в борта. В минуты погружения превращаешься в очень чуткие живые весы: ощущаешь десятые доли градуса любого дифферента. Некая тяжесть, будто ртуть, переливается то в ноги, то в голову, пока, наконец, лодка не выравнивается и не наступают обманчивые твердь и покой.

На столе у меня - китайский бурханчик с качающейся головой, поклоны и наклоны которой отмечают крены и дифференты корабля. Должно быть, сейчас голова божка запрокинулась за спину - дифферент заложили такой, что пятки мои уперлись в носовую переборку. Не иначе на рулях глубины Комлик - самый молодой "горизонтальщик". Нет ничего тоскливее, чем уходить на глубину с такой крутизной - одному - в темноте и гробовой тишине. В такие минуты родная каюта, дарующая столь драгоценное в отсечной тесноте одиночество, кажется склепом. Она так мала, что в ней можно или сидеть, или лежать. Она похожа на берлогу под стволом поваленного дерева: "ствол" - толстенный извив вентиляционной магистрали - проходит по подволоку (по потолку, сказали бы люди, не знакомые с флотской жизнью). А круглый свод борта усиливает впечатление ямы. С подволока, словно мухоморы, свисают красные вентили аварийной захлопки и аварийного продувания балластной цистерны.

Неужели здесь мне придется провести последние часы жизни, если подлодка затонет? Но ведь почти в таком же стальном гробу прощался с белым светом мой коллега на С-80. Говорят, они протянули почти трое суток... Но нам это в Средиземном море не грозит. Тут километровые глубины. Если что, все будет кончено враз, в считанные минуты, как на К-129...

Нервы, нервы... На шестом или на седьмом месяце автономного плавания они неизбежно дают знать о себе. К черту загробные мысли! Лучший способ от них избавиться - пройти по

отсекам, "выйти на люди".

Я натягиваю китель, нахлобучиваю пилотку...

Пригнувшись, вытискиваюсь из каютного проемчика в низенький тамбур, который отделяет каютку старпома, отодвигаю дверцу с зеркалом и выбираюсь в средний проход.

Изнутри подводная лодка похожа на низенький тоннель, чьи стенки и своды в несколько слоев оплетены кабельными трассами, обросли приборными коробками и вовсе бесформенной машинерией. Механизмы мешают распространяться свету плафонов, и оттого интерьер испещрен рваными тенями и пятнистыми бликами. У носовой переборки, в полумраке, словно красная лампада, тлеет сигнальная лампочка станции ЛОХ - лодочная объемная химическая система пожаротушения.

Когда-то на первых русских лодках в центральном посту вот так же алела пальчиковая лампа перед иконкой Николая-чудотворца - покровителя рыбаков и моряков. Но у подводников есть свой святой - праведник Иона, совершивший, как известно, подводное путешествие во чреве китовом.

Красная "лампада" посвечивает другому Ионе - Ионе Тодору, вахтенному электрику второго отсека. Завидев меня, он приподнимается из укромного местечка между командирской каютой и водонепроницаемой переборкой носового торпедного отсека.

- Тарьщ-кап-нант, вахтенный электрик матрос Тодор!

- Есть, Тодор. Как плотность?

С легким молдавским акцентом Тодор сообщает плотность электролита в аккумуляторных баках. Я щелкаю выключателем аварийного фонаря - горит. На этом "официальную часть встречи" можно прервать. Я - замполит, и от меня, кроме вопросов по службе, всегда ждут чего-то еще. Старпом называет такие мои вылазки - "поговорить с матросом на сон грядущий о любимой корове, больной ящуром". Тодор - бывший виноградарь, и мы действительно говорили с ним когда-то о страшной болезни лозы - филлоксере. Это было давным-давно ещё в самом начале похода. С того времени мы успели с ним вот так мимоходом, накоротке - переговорить об Ионе Друцэ и Марии Биешу, о Кишиневе, о коньяке "Калараш", о мамалыге, о Котовском, о Маринеско, о том, что молдавское "лареведере!" очень похоже на итальянское "арриведерчи!", о битве при Фокшанах, о цыганах, что "шумною толпой по Бессарабии кочуют", о...

Он один молдаванин в экипаже, и я знаю, как приятны ему эти беглые напоминания о родине. В Молдавии я никогда не был. Мне рассказывала о ней мама, которая начинала там врачом-эпидемистом... И без того скромные мои знания о "солнечной

Молдове" давно иссякли. Тодор ждет. Ну что я ещё скажу?! Не повторять же снова об этой проклятой филлоксере?! Тодор сам приходит на помощь:

- Товарищ капитан-лейтенант, не слышали в "Последних известиях", какая там погода у нас?

Ну как ему скажешь, что не слышал?!

- Слышал. Сухо. Безоблачно. Температура - около тридцати.

Тодор светлеет:

- Как всегда! У нас всегда так!

Я заметил, с каким вниманием слушают в отсеках сводку погоды в "Последних известиях". И в самом деле, услышишь, что в Москве оттепель, ветер слабый до умеренного, гололед - и будто клочок письма из дома получил. Трудно ли представить себе московский гололед?

"С огнестрельным оружием и зажигательными приборами вход в отсек категорически запрещен!" Медная табличка приклепана к круглой литой двери лаза в носовой торпедный отсек. Оставь огниво всяк сюда входящий. Всяк сюда не войдет. В рамочке на переборке - "список должностных лиц, которым разрешен вход в первый отсек при наличии в нем боезапаса". Список открывает фамилия старпома, за ней - моя.

Первый отсек самый большой - он протянулся во всю длину торпед, и оттого, что передняя его стенка скрыта в зарослях трубопроводов и механизмов, замкнутое пространство стальной капсулы не рождает ощущения безысходности. Ему не может здесь быть места хотя бы ещё и потому, что сам отсек задуман как убежище: над головой - торпедопогрузочный люк, через который, если лодка не сможет всплыть, выходят на поверхность точно так же, как и через трубы носовых торпедных аппаратов. Это двери наружу, врата исходов.

На настиле между стеллажными торпедами меня встречает вахтенный отсека старшина 1-й статьи Ионас Белозарас. Опять Иона!.. Белозарас отличник боевой и политической подготовки, отличник Военно-морского флота, специалист 1-го класса, командир отделения торпедистов, групкомсорг, помощник руководителя политзанятий.

Я люблю этого старшину вовсе не из-за его многочисленных титулов; тихий, неразговорчивый литовец, человек слова и дела, на него всегда можно положиться... Он постарше многих своих однокашников по экипажу - пришел на флот после техникума и ещё какой-то отсрочки. Рядом с девятнадцатилетним Тодором - вполне взрослый мужчина, дипломированный агроном. Я даже прощаю ему учебник "Агрохимии", корешок которого торчит из-под папки отсечной документации. Вахта торпедиста - это не

вахта у действующего механизма, но дело даже не в том. Белозарас поймал мой взгляд, и можно быть уверенным, что теперь до самой смены к книге он не притронется. Нотации об особой бдительности к концу похода лишь все испортят.

Чтобы соблюсти статус проверяющего начальника, я спрашиваю его о газовом составе воздуха. Вопрос не праздный. Ведь даже "эликсир жизни" в соприкосновении с маслом взрывоопасен точно так же, как выделяющийся в аккумуляторных отсеках водород, недаром торпеды и все инструменты подвергают здесь обезжириванию.

Вахтенный торпедист через каждые два часа обязан включать газоанализатор и сообщать показания в центральный пост. Все в норме. Кислорода - 21 процент, углекислоты - 0,4 процента. Я не спешу уходить. Любой отсек - сосуд для дыхания. Все его пространство, изборожденное, разорванное, пронизанное механизмами, - это пространство наших легких, под водой оно как бы присоединяется к твоей плевре. Воздух же в первом всегда кажется свежее, чем в других помещениях. Видимо, потому, что он прохладнее, что его не нагревают ни моторы, ни электронная аппаратура, не говоря уже о камбузной плите или водородосжигательных печках. Я делаю несколько глубоких очистительных вдохов...

Чтобы пройти в кормовые отсеки, надо вернуться в жилой офицерский. Он похож на купированный вагон, грубовато отделанный деревом. Здесь же, под сводом левого борта, протянулась выгородка кают-компании. В одном её конце едва умещается ободранный холодильник "ЗИЛ", прозванный за могучий рык "четвертым дизелем"; в противоположном - панель, с аптечными шкафчиками. Раскладной стол сделан по ширине человеческого тела и предназначен, таким образом, не только для того, чтобы за ним сидели, но и для того, чтобы на нем лежали. Лежали на нем трижды - три аппендикса вырезал под водой в дальних походах доктор. Может быть, поэтому, а может быть, потому, что столовый мельхиор под операционными светильниками сверкает на белой скатерти зловещей хирургической сталью, за стол кают-компании всегда садишься с легким душевным трепетом.

В положенный час кают-компания превращается в конференц-зал, в лекторий, в чертежную мастерскую, канцелярию, киноклуб, библиотеку и просто в салон для бесед.

Под настилом палубы отсека - трюм. В этом легко убедиться, если отдраить в среднем проходе люк и заглянуть в лаз аккумуляторной ямы: в два яруса стоят там огромные черные баки элементов. В них заключена подводная сила корабля, его

ходовая энергия, тепло, свет.

Но в этом же подполье обитает и гремучий дух-разрушитель - водород. 1/25 часть его в воздухе рождает взрывоопасную газовую смесь. Батареи постоянно выделяют водород, и следить за периодической вентиляцией их, как заведено ещё со времен Первой мировой войны, - недреманная обязанность вахтенного офицера - в море, дежурного по кораблю - в базе.

Центральный пост - средоточие органов управления всех жизненно важных корабельных систем, мозг подводной лодки. Тронное место в центральном посту занимает железное креслице, приваренное к настилу у носовой переборки так, что командир в нем всегда сидит спиной к носу корабля. Оно похоже на подставку для старинного глобуса. Под креслом размещен штурманский агрегат. Если уместиться в тесной чаше сиденья, то в лопатки упрутся, словно стетоскопы, ревунные раструбы машинных телеграфов. Прямо у колен окажется "разножка" боцмана перед манипуляторами рулей глубины и многоярусным "иконостасом" из круглых шкал глубиномеров, аксиометров, дифферентометров.

За спиной боцмана - конторка вахтенного офицера с пультом громкой межотсечной связи. У ног "вахтерцера" сидит обычно на "сейфе живучести" несгораемом ящике с документацией по непотопляемости корабля - вахтенный механик.

Эти четыре человека - недреманный "мозжечок" субмарины - размещены купно, как экипаж танка.

Сейчас здесь напряженно - подвсплыли в приповерхностный слой на сеанс связи. Слегка покачивает. Из выносного гидроакустического динамика слышно журчание, с каким перископ и выдвижные антенны режут поверхность. Это журчание да бесплотная мягкая сила, налегающая то на спину, то на грудь, вот, пожалуй, и все, чем планета Земля дает знать о себе. Под водой же обрываются и эти связи с внешним миром. Единственное, что напоминает о береговой, сухопутной жизни, - сила тяжести. За стенками прочного корпуса могли бы проноситься звездные миры и проплывать затонувшие города, бушевать смерчи или протуберанцы, но в отсеках все так же ровно светили бы плафоны и так же мерно жужжал репитер гирокомпаса. Но мы-то знаем, чту за этой тишиной и бездвижностью. Мы погружены в мир сверхвысоких давлений - такой же опасный, как космический вакуум. Мысль эта неотступна, как и давление океана. Она напрягает душу, чувства, разум так же, как обжатие глубины прочный корпус.

Быть в центральном посту и не заглянуть в штурманскую рубку очень трудно. Это единственное место на подлодке, где

ощущается движение корабля, где своими глазами видишь, как пожирается пространство: в окошечках штурманского прибора переползают цифры миль, градусы и секунды пройденных меридианов, параллелей...

Мне нравится бывать здесь ещё и потому, что деревянная каморка в железных джунглях центрального поста - с полками, заставленными томами лоций, крохотными шкафчиками, выдвижной лампой и самым широким на лодке столом (чуть больше кухонного для малометражных квартир) - напоминает об уюте оставленного дома. К тому же это самая что ни на есть моряцкая рубка на подводной лодке: карты, секстанты, хронометры, звездный глобус... Тонко отточенные карандаши, резинки, мокнущие в спирте, параллельная линейка из грушевого дерева, острый блеск прокладочных инструментов...

За прокладочным столом сегодня младший штурман лейтенант Васильчиков. Широкий, круглолицый, с яркими губами. Смотришь на него, и почему-то сразу представляешь его мать; дородную, добрую, чадолюбивую. Мне всегда становится неловко, когда с губ Васильчикова срывается порой крепкое словцо. Как будто его мать где-то рядом и краем уха все слышит. Ругаться ему органически не идет: он добродушен и начитан. Единственный офицер в кают-компании, у кого ни с кем никаких конфликтов. Тип универсальной психологической совместимости.

"Тип" только что бросался ластиком, привязанным к леске, в лопасти вентилятора - здорово отскакивает! Вахта выпала скучная - карта пустая, ни островов, ни банок, серая цифирь глубинных отметок. До точки поворота ещё ой как не скоро...

Заметив меня, Васильчиков смущается и поспешно разворачивает свиток ватмана.

- Вот, Николай Андреевич, все готово!

На листе каллиграфически вычерчена схема нашего возвращения домой вокруг Европы. Схему повесим на самом бойком месте - в коридоре четвертого отсека, - и штурман ежедневно будет отмечать на ней положение корабля. Хоть видно будет, куда нас занесли подводные черти.

Я беру в руки изящную коробочку из лакированного дерева - футляр из-под давно утопленных палубных часов. Шкатулочка обшита изнутри зеленым бархатом и снабжена медными крючочками - идеальное вместилище для моего бурханчика. Васильчиков хранит в ней предохранители, и давний наш торг три пачки дефицитнейшей в море цветной фотопленки - никак не состоится. Я выразительно вздыхаю, и Васильчиков не менее выразительно поднимает брови: дело хозяйское...

- Две, - предлагаю я.

- Побойтесь бога, Николай Андреевич! Ручная работа.

Работа-то ручная... Но вещь остается вещью; фотопленка - продолжение памяти. А в памяти хочется удержать так много...

Следующий отсек - жилой, мичманский. Устроен он почти так же, как и второй, - те же аккумуляторные ямы под настилом, тот же коридор купированного вагона. Тут расположены рубка радистов, каюты механика и помощника, сухая провизионка, мичманская кают-компания, она же восьмиместный кубрик...

По сравнению с первым отсеком, где в тропиках самый благодатный прохладный климат, атмосфера здесь пахучая и жаркая даже в Арктике. Причиной тому - электрокамбуз, приткнувшийся к кормовой переборке. Напротив, чуть в стороне от двери, разверзся в полу люк мрачно знаменитой среди молодых матросов боцманской выгородки. Сюда спускаются провинившиеся, чтобы вершить на дне её тесного трюма сизифов труд по наведению чистоты и сухости.

В дверях камбуза замечаю старпома - Жору Симбирцева. Что-то жует.

- Не спится, Андреич?

- Бессонница.

- Это от голода, - авторитетно заявляет старпом. - Море любит сильных, а сильные любят поесть.

Если это так, то море непременно любит Симбирцева - волжанина с бурлацким разворотом плеч: еле в люк пролезает.

Камбуз - сплошной перегонный куб: пары из лагунов (кастрюль) конденсируются на холодном подволоке, и крупный дождь срывается сверху. Догадливые коки сделали себе навес из распоротого полиэтиленового мешка. Кок-инструктор мичман Маврикин печет оладьи. Наверху шторм, глубина небольшая - качает. Масло стекает то туда, то сюда и все время подгорает. Оладьи наезжают одна на другую - спекаются в пласт. Маврикин кромсает его ножом.

- Ну так что, Маврикивна, - продолжает старпом прерванный разговор, загубил пролетарское дело на корню. В "провизионке" зверинец развел.

Вчера в трюме центрального поста под дверью рефкамеры старшина 2-й статьи Пяткин поймал мышь.

- Дак один только мышь, товарищ капитан-лейтенант. Дуриком завелся. Ни одного больше не будет.

Фигура Маврикина невольно вызывает улыбку; в кителе до колен и с длинными, как у скоморохов, рукавами, он ходит несуразно большими и потому приседающими шагами. По натуре из тех, кто не обидит и мухи, - незлобив, честен.

Маврикин - мужичок из-под Ярославля - пошел на

сверхсрочную - в мичманы, дабы скопить деньги на хозяйство. По простоте душевной он и не скрывает этого: в деревне осталась жена с двумя девочонками. Знала бы она, на что подбила своего тишайшего мужа! Да и он уже понял, подводная лодка не самый легкий путь для повышения личного благосостояния. "Деньги зря нигде не платят", - делился Маврикин со мной своим открытием уже на вторые сутки похода.

Под водой он впервые, и его немало беспокоит морская толща, подпираемая полукруглым подволоком камбуза. "Как бы не потопнуть нам, чистосердечно поведал он о своих опасениях. - Уж больно железа кругом много".

- Мышь, говоришь, одна? - усмехается Симбирцев. - Смотри. Попадется зверь, ящик коньяка поставишь.

Маврикин радостно улыбается:

- О, дак за ящик нарочно подпустить можно!

- Фу, как плохо ты думаешь о своем старпоме!

Симбирцев оставляет камбуз с напускной обидой. Дело сделано: "психологическое напряжение" снято. Маврикину не так тягостно. Мышь под водой живет, а уж он, Маврикин, и подавно выживет.

Там, где побывал старпом, - делать нечего; порядок наведен, люди взбодрены. Иду в корму по инерции...

Получить представление о здешнем интерьере можно, лишь вообразив такую картину: в небольшом гроте под сенью нависших зарослей вытянулись рядком длинные плиты - что-то вроде мегалитической кладки. Так вот: "заросли" - трубопроводы и магистрали. "Плиты" - верхние крышки дизелей. В надводных переходах на них обычно отогреваются вымокшие на мостике вахтенные офицеры сигнальщики.

Над средним дизелем подвешен чайник, и отсек стал похож на цыганскую кибитку.

Вахтенный отсека - старший матрос Еремеев. С мотористами вообще трудно найти общий язык, а с Еремеевым отношения и вовсе не сложились. У Еремеева открытое, располагающее лицо рабочего паренька. Наряди такого в косоворотку, сбей ему картуз набекрень - любой режиссер охотно пригласит его на роль питерского мастерового. При своем обаянии он из тех людей, которые четко знают свои права и чужие обязанности. Механик на него не надышится - Еремеев лучший моторист на подводной лодке, "золотые руки", умеет много больше того, что требуется от матроса срочной службы. Еремеев давно набил себе цену и ведет себя с тем вызовом, с каким водопроводчик торгуется с хозяином квартиры, где то и дело подтекают краны, барахлит унитаз. И все же есть в нем что-то подкупающее, особенно когда смотришь, как

лихо и уверенно управляется он со своими вентилями, кнопками, рычагами на запуске дизеля. К тому же держится Еремеев даже в самых невыгодных для себя ситуациях с таким достоинством и степенством, что ни один мичман, ни один офицер, по-моему, ни разу не повысил на него голос.

...Беседовал с молодым мотористом Федишиным. Кто такие христиане, он ещё знает. Сам крещеный. А вот мусульмане - "это вроде китайцы"...

С погружением под воду рабочая страда мотористов перемещается к электрикам. После стального клекота дизелей глухой гуд гребных электродвигателей льется в уши целебным бальзамом. Палуба по понятным причинам сплошь устлана резиновыми ковриками. От них ли, от озона ли, который выделяется работающими электродвигателями, здесь стоит тонкий крапивный запах.

Во всю высоту - от настила под подволок - высятся параллелепипеды ходовых станций. Между ними - койки в два яруса. Точнее, в три, потому что самый нижний расположен под настилом - в трюме, - только уже в промежутках между главными электромоторами. Спят на этих самых нижних койках митчелисты - матросы, обслуживающие гребные валы и опорные подшипники, размером с добрую бочку. Из квадратного лаза в настиле торчит голова моего земляка и тезки - матроса-москвича Данилова. Я спускаюсь к нему с тем облегчением, с каким сворачивают путники после долгой и трудной дороги на постоялый двор. После "войны нервов" в дизельном в уютную "шхеру" митчелистов забираешься именно с таким чувством. Здесь наклеена на крышку контакторной коробки схема московского метро. Глядя на нее, сразу же переносишься в подземный вагон. Так и ждешь - из динамика боевой трансляции вот-вот раздастся женский голос: "Осторожно, двери закрываются. Следующая станция - "Преображенская площадь".

Данилов знает мою особую к нему приязнь, но всякий раз встречает меня официальным докладом с перечислением температуры каждого работающего подшипника. Лицо у него при этом озабоченно-внимательное: так ординатор сообщает профессору во время обхода температуру больных. Подшипники, слава богу, здоровые все, но подплавить их - зазевайся митчелист - ничего не стоит. Это одна из самых тяжелых и легко случающихся аварий на походе, и я выслушиваю доклад с интересом отнюдь не напускным.

Данилов - из той волны безотцовщины, что разлилась уже после войны. Мать - он всегда называет её "мама" - дала ему "девичье" воспитание: Данилов робок, застенчив, нелюдим. Он

штудирует том высшей математики готовится в институт. Частенько стучится ко мне в каюту: "Товарищ капитан-лейтенант, разрешите послушать мамину пленку". Перед походом собрал звуковые письма-напутствия родителей многих матросов, и Данилову пришла самая большая кассета. Я оставляю его наедине с магнитофоном и ухожу обычно в центральный пост или в кают-компанию. Он возвращается к себе с повлажневшими глазами...

- Подшипники не подплавим?

- Как можно, товарищ капитан-лейтенант!

Напоследок я задаю ему почти ритуальный вопрос:

- Гражданин, вы не скажете, как лучше всего проехать... - придумываю маршрут позаковыристей - с "Беговой" на "Электрозаводскую"?

Данилов расплывается в улыбке и, не глядя на метросхему, называет станции пересадок.

Жилой торпедный отсек вполне оправдывает свое парадоксальное название. Здесь живут люди и торпеды. Леса трехъярусных коек начинаются почти сразу же у задних аппаратных крышек и продолжаются по обе стороны среднего прохода до прочной переборки. Стальная "теплушка" с нарами. Дыхание спящих возвращается к ним капелью отпотевшего конденсата. Неровный храп перекрывает свиристенье гребных винтов. Они вращаются рядом - за стенами прочного корпуса, огромные, как пропеллеры самолета.

Площадка перед задними крышками кормовых аппаратов - своего рода форум. Здесь собирается свободный от вахты подводный люд, чтобы "потравить за жизнь", узнать отсечные новости, о которых не сообщают по громкой трансляции. Здесь же чистится картошка, если она ещё сохранилась. Здесь же собирается президиум торжественного собрания, вывешивается киноэкран прямо на задние крышки. Сюда же, как на просцениум, выбираются из-за торпедных труб самодеятельные певцы и артисты.

Матрос Сулейман Мухтаров втиснулся в промежуток между трубами торпедных аппаратов. На колене записная книжка,

- Что пишешь, Сулейман?

- Стыхи.

Он без смущения показывает блокнот: стихи написаны на азербайджанском языке.

- О чем?

Пустой вопрос. Конечно же, о море, о подводной лодке, о девушке, что осталась в родном ауле. Стихи очень грустные, про то, как красивую девушку родители выдают замуж за некоего владельца "Волги" из Баку.

Мухтаров рассказывает эту историю урывками, выжидая, когда заработает насос гидравлики, чтобы шум его приглушал слова и они не были бы слышны лежащим на койках.

У Мухтарова несколько необычный боевой пост - в гальюне центрального поста. По боевой тревоге он бежит именно туда, забирается в тесную выгородку и, присев на крышку унитаза, - больше не на что, в полный рост не встанешь, - ждет дальнейших событий, наблюдая одновременно "за герметичностью прочного корпуса в районе БП-3". Ужасная участь для поэта нестись в торпедную атаку верхом на крышке унитаза. Но Мухтарову вверены и святая святых подводной лодки - оба входных рубочных люка: верхний и нижний. Только это ещё может примирить как-то с обязанностями трюмного боевого поста № 3.

Чаще всего он выглядывает из-за железной своей дверцы, выставив в щель коротковатую волосатую ногу. Заметив, что напряжение в центральном посту спало, он выбирается из ненавистного убежища и начинает подтирать ветошью несуществующую грязь. В такие минуты он похож на духанщика с картин Пиросмани - добродушного и лукавого.

Механик, в подчинении которого находится Сулейман, теряет с ним обычную строгость. Завидев выставленную из-за двери ногу, он ласково грозит пальцем в щель:

- Ай, Сулейман! Шай-та-ан...

Это значит, что на крышках люков проступила где-то ржавчина. Нога убирается, дверца закрывается.

Кажется, нет такого человека в экипаже, который бы не объявил Сулейману: "После службы заеду к тебе в гости". Даже доктор, намазывая "зеленкой" фурункул, деловито предупредил:

- После похода приеду к тебе в гости. Барана зарежешь?

- Зарэжу.

- То-то...

Вряд ли кто-нибудь выберется в горный аул - далеко; лодка держит цепко, а время на берегу - шагреневая кожа, но каждому приятно сознавать: там, высоко в горах, есть дом, где тебя примут как дорогого гостя.

Смена дня и ночи под водой незаметна, но, чтобы не ломать подводникам "биологические часы", уклад жизни построен так, что на ночные часы приходится как можно больше отдыхающих. В это время сокращается обычно освещение в отсеках, команды передаются не по трансляции, а по телефону.

Устроить себе ложе на подводной лодке - дело смекалки и житейского опыта. Хорошо на атомоходах - там простора в отсеках не занимать: матросы спят в "малонаселенных кубриках". На дизельных субмаринах о такой роскоши приходится только

мечтать. И хотя у каждого есть на что приклонить голову, человек ищет где лучше.

Вон электрики расположились в аккумуляторных ямах. Там тихо, никто не ходит, не толкает, а главное, ничто не мешает вытянуться в проходе между черными эбонитовыми коробами с серной кислотой в полный рост.

Торпедный электрик изогнулся зигзагом в извилистой "шхере"" между ТАСом - расчетным аппаратом торпедной стрельбы и выгородкой радиометристов.

Мерно гудят под пойолами настила гребные электродвигатели. Там, между правым и средним мотором, спит митчелист Данилов. В изголовье у него смотровое окно на коллектор с токоведущими щетками. Щетки немного искрят, и окно мигает голубыми вспышками, будто выходит в сад, полыхающий грозой. Что снится ему сейчас в электромагнитных полях под свиристенье вращающихся по бокам гребных валов?

Яркий свет горит в штурманской рубке, до дыр истыкана карта иглами измерителя, лейтенант Васильчиков высчитывает мили до очередной поворотной точки.

Борется с дремотой командир, подстраховывающий в центральном посту новоиспеченного вахтенного офицера. Сидит он не в кресле, а в круглом проеме переборочного лаза на холодном железе, чтобы легче было гнать сон. Время от времени он вскидывает голову, запрашивает курс, скорость, содержание углекислоты, и снова клонится на грудь голова, налитая лютой бессонницей.

Боцман у горизонтальных рулей неусыпно одерживает лодку на глубине. А над ним, в прочной рубке, влачит глухое одиночество рулевой-вертикальщик, отсеченный от мира сверху и снизу задраенными люками.

И, конечно же, бодрствует гидроакустик, единственный человек, который знает, что происходит над лодкой и вокруг нее. Слышит он и как мурчит обтекающая корпус вода, и как постукивает по металлу в пятом отсеке моторист Еремеев, ремонтирующий помпу, и как кто-то неосторожно звякнул переборочной дверью в седьмом. Стальной корпус разносит эти звуки под водой, словно резонатор гитары.

Подводная лодка спит вполглаза тем сторожким сном, каким испокон веку коротали ночи и на стрелецких засеках в виду татарских отрядов, и в кордегардиях петровских фортеций, и у лафетов на бородинских редутах, и на орудийных площадках бронепоездов, и в дотах брестского укрепрайона...

Подводная застава России...

Никто не знает, где и когда появилась первая подводная

лодка. Если верить Аристотелю, то ещё Александр Македонский спускался под воду в стеклянной бочке в гавани Тира, его интересовали подводные заграждения противника.

Можно считать первыми подводниками тех сорок запорожских казаков, что прокрались к турецкому судну в подводном челне из воловьих шкур и напали на него.

Можно считать, что подводное плавание началось с погружения подводной галеры голландского врача Дреббеля в 1620 году, а первым командиром подлодки - английского короля Якова I, сына Марии Стюарт.

Можно считать, что боевые корабли глубин пошли от "потаенного судна" Ефима Никонова, чей проект одобрил Петр Первый.

Бесспорно одно: подводная лодка родилась как оружие мести - тайной и беспощадной. Всякий раз, когда к берегам страны, обладавшей слабым флотом, подступали чужие эскадры, патриоты-энтузиасты убеждали своих адмиралов разгромить неприятеля из-под воды: проекты подводных тарано-, мино - и даже ракетоносцев выдвигались один за другим.

Наполеон, разочаровавшись в подводной лодке Фультона, ходившей под парусом, с саркастической усмешкой наложил резолюцию: "Дальнейшие опыты с подводной лодкой американского гражданина Фультона прекратить. Денег не отпускать".

Мог ли император предположить, что за его спасение с острова Святой Елены возьмется земляк изобретателя, некто контрабандист Джонсон, и возьмется сделать это с помощью подводной лодки, и только смерть Бонапарта помешает дерзкому авантюристу.

Рыцарство погубила пуля, дававшая возможность "черни" наносить удары исподтишка, из-за укрытия. Подводная лодка упразднила "честные приемы" открытого морского боя.

Не случайно одним из изобретателей этого оружия был иезуитский монах Мэрсен - "рыцарь плаща и кинжала".

"Плащ" - морская толща, "кинжал" - торпеда.

Подобно самолету, - с появлением бомбардировщиков полоса между фронтом и тылом несколько стерлась - подводные лодки свели на нет это различие на море.

Человек спустился в подводную лодку и вышел на ней в атаку задолго до рождения на книжных страницах "Наутилуса", капитана Немо, да и самого Жюля Верна. С тех пор, за сто с небольшим лет, "черепахи" вытянулись, приобрели стремительные очертания щучьих тел.

После того как в 1914 году германская подводная лодка "U-9"

потопила сразу три английских крейсера, морские бои из линейных стали превращаться в вертикальные: смертоносные снаряды понеслись из глубины на поверхность и с поверхности в глубину.

Прошло ещё полсотни лет, и подводные лодки выросли в размерах, раздобрели в формах: стали кургузо-округлыми, словно сократившиеся от сытости пиявки. В таком виде - в виде "кочующих" подводных ракетодромов, они опасны ныне не только для океанского судоходства, но и для больших городов любого, самого обширного континента. Их так и называют "ситикиллерз" - "убийцы городов".

И тогда вспомнили о субмаринах с тощими щучьими телами дизель-электрических подводных лодках. Они уступают атомоходам в скорости, но под водой на электромоторах они менее шумны, а значит, более чутки. И "убийцы городов" - стальные "драконы", "скорпионы", "скаты" - стали осторожничать в своей родной стихии...

У нашей подводной лодки самый красивый силуэт. За его элегантность справочник Джейна присвоил всем остальным кораблям этого проекта условное наименование - лодка типа "фокстрот". Когда видишь её впервые, меньше всего думаешь, сколько на ней торпедных аппаратов. Поражает потусторонность её форм: и округлая рубка, и рыбоящерные бока, скошенные, зализанные вертикали - все говорит о её существовании по ту сторону поверхности моря.

Такими лодками оснащена вся наша Четвертая эскадра - настоящая подводная армада, разбросанная от лапландских фиордов до берегов Египта, от Нордкапа до Кронштадта, от Гибралтара до Дарданелл...

Эскадра!

Сорок вымпелов! Четыреста торпедных аппаратов, почти тысячу торпед может "вывезти" в море Четвертая эскадра. Иной державе этого хватило бы на целый флот. Адмирал наш любит повторять, что у всей Германии перед Второй мировой войной подводных лодок было меньше, чем у нас на эскадре.

Эскадра!

Она держала под прицелом ядерных торпед американские авианосцы и выслеживала натовские "бумеры" - атомные подводные ракетоносцы - от Гренландии до Ближнего Востока. Она была готова топить их в первые же минуты новой войны, если бы кто-то посмел развязать её. Топить стальные акулы, чтобы расчистить путь "стратегам" - ракетоносным атомаринам, прозванным "горбачами", поскольку за боевой рубкой у них возвышался длинный плоский "горб" с крышками ракетных шахт.

И потому считалось, что подводные лодки эскадры находятся в первом эшелоне главных ударных сил Северного флота.

Эскадра!

Стая бесшумных дизель-электрических субмарин, подводных охотниц за подводными лодками, готова была развернуться в завесу в любой котловине, проскользнуть по любому желобу Северной Атлантики, готова была неделями, а то и месяцами парить в ледяных беспросветных глубинах, поджидая свои цели.

Эскадра!

О ней говорили вражеские радиоголоса. О ней много и охотно трубила флотская печать, разумеется не называя её полного и потому секретного имени - Четвертая Краснознаменная орденов Ушакова и Нахимова эскадра дизельных подводных лодок. Самая плавающая, самая боевая, самая результативная эскадра крупнейшего в мире флота - Северного. За глаза её звали Дикой или Черной эскадрой. На ней равно легко можно было получить орден или новые звезды на погоны, как и лишиться их вкупе с партбилетом, сгореть в прямом и фигуральном смысле этого слова, ибо эскадра гремела не только своими рекордными боевыми службами - порой по 18 месяцев кряду! - но и своими чудовищными чрезвычайными происшествиями.

Эскадра...

Сегодня проснулся от нестерпимой рези в глазах. Что случилось? Фреон выпустили? Хлор из аккумуляторной батареи пошел?

Плаксивый голос доктора:

- Шура, кнехт с ушами, что ж ты, гад, делаешь?!

В ноздрях сладковато-едкий запах лука. Судорожно пытаюсь вспомнить, какое отравляющее вещество имеет запах лука. Фенол пахнет жареным кофе, какая-то нервно-паралитическая дрянь благоухает геранью... И все-таки так щипать глаза может натуральный лук. Очередной вскрик доктора из офицерской "четырехместки" убеждает меня в справедливости последнего вывода.

- Ну что ты стоишь, как святой Себастиан со стрелами в животе?! Иди в четвертый и чисти лук у помощника под дверью!

По всему второму отсеку клубились слезоточивые миазмы.

- Это же не матрос! - взывал доктор к обитателям второго отсека. Это же агент мирового империализма!

На шум и запах выглядывает из своей каюты разбуженный командир. Возмутитель спокойствия выдворен из умывальника с кастрюлей лука и отправлен в четвертый отсек, где камбуз и где стоят специальные запахопоглотительные фильтры. Интересно, когда их меняли в последний раз? Вахтенному офицеру дано

приказание включить вентиляцию и перемешать воздух в отсеках.

На подводных лодках, кроме многих прочих "табу", блюдется запрет на летучие вещества, в том числе и на медицинский эфир. Не принято пользоваться резкими одеколонами. Поэтому, когда Федя-пом проходит через центральный пост, благоухая "Шипром", старший помощник не удерживается от шпильки:

- Федя, скрытность нарушаешь! Нас найдут по газовому следу твоего кавалерийского одеколона!

Федя во гневе и на подначки не реагирует:

- Где этот гидродинамический урод?! Шура, на перископе вздерну! Ковер утопил!

Выясняется, что на ночном всплытии Шура вычистил любимый коврик помощника от пыли и даже простирнул его, а потом вынес сушиться в ограждении рубки, где и забыл его при погружении. Коврик - это то последнее, что осталось у Феди от большого персидского ковра, купленного при заходе в сирийский порт Тартус. Поскольку ковер был так велик, что даже свернутый в трубку не пролезал через шахту рубочных люков - его просто было не втиснуть в шхеру ограждения рубки, - рулон втащили через торпедопогрузочный люк в первый отсек и положили вдоль стеллажных торпед под настил среднего прохода. Потом пошли славные ратные будни под водой. Торпедисты, населяющие носовой отсек, отделены от гальюна двумя стальными переборками, поэтому по тревогам, когда хождение по отсекам строго запрещено, малую нужду они справляют порой под пойолы среднего прохода. Пушистый перс, лежавший там, прекрасно впитывал не только эту соленую влагу, но и пролитый в качку чай, расплеснутый борщ, а также все то, что проливается в качку мимо кандейки - там, где прихватит морская болезнь. А если поместить всю эту гидропонику в очень влажную и очень жаркую атмосферу, то любой ковер, будь это даже мат, сплетенный боцманской командой из распущенных синтетических тросов, превратится в великолепный субстрат для невиданной грибовидной плесени. Короче, ковер помощника сгнил самым простым биохимическим образом. Из остатков, не тронутых тленом, помощник выкроил себе прикроватный коврик метр на метр. В него как раз попала сердцевина восточного орнамента. И вот эту-то драгоценную реликвию Шура Дуняшин утопил самым вахлацким способом. Было от чего впасть в отчаяние.

Голос старпома с мостика:

- Центральный!

- Есть, центральный! - откликается вахтенный центрального поста.

- Зашло солнце. Записать в журнал: "В 20.30 зашло солнце.

Включены ходовые огни". Ходовые огни не включать.

Запись для будущих проверяющих. В Средиземном море мы ходим без отличительных огней, дабы не нарушать свою скрытность...

Мы пришли сюда с Севера, обогнув Скандинавию, Англию, Испанию... Кажется ещё вчера мы были в Атлантике...

Где, как не в океане, место большой океанской подводной лодки? И она в океане, и ночной шторм вокруг нее...

Трудно придумать более простую задачу для современного корабля глубин: надводный переход в район погружения. Обычный переход из точки "А" в точку "Б" без уклонения от самолетов, без прорыва противолодочных барьеров, без форсирования минных полей... Но в шторм непросто все. Даже поднести ложку ко рту.

Старший помощник командира капитан-лейтенант Симбирцев, мокрый с головы до ног, спустился в центральный пост - нажал тумблер микрофона:

- Вниманию экипажа! Выход наверх запрещен!

Волны перекатываются через рубку так, что подлодка на время оказывается в родной стихии. Но наверху тем не менее остались люди верхняя вахта. Из ограждения мостика по грудь возвышается вахтенный офицер лейтенант Симаков и старшина команды рулевых-сигнальщиков мичман Ерошин. Оба одеты в резиновые комбинезоны, оба обвязаны и принайтовлены страховочными концами к перископным тумбам. Они похожи на двух отчаянных водолазов, которые решили уйти на глубину вместе с подводной лодкой.

Стоять в такую непогодь на мостике - все равно что высовываться из окопа во время обстрела: подхваченные вихрем брызги волн, размолотых о "бульбу" носа, картечью проносятся мимо. Береги глаза! Тяжелые капли бьют увесисто и больно даже сквозь резину костюма. Не зевай: как только перед форштевнем взметнулся белый взрыв волны, прикрывай глаза рукавицей - через секунду сыпанет заряд шквального града, острым соленым песком секанет по лицу морская пыль. А вот этой волне лучше поклониться. Оба вахтенных, сгорбившись, приседают и тут же пригибаются ещё ниже - вся тяжесть не разбитого о рубку водяного вала обрушивается на них. Они распрямляются, будто пудовые мешки сбросили, и снова, усердными грузчиками, подставляют спины очередному валу. Но не кланяться волнам выставлена верхняя вахта. И едва мостик выныривает из водяного холма, как оба, лейтенант и боцман, отфыркиваясь и отплевываясь, оглядывают горизонт. Подводная лодка идет сейчас, доверяясь лишь их глазам да ещё слуху гидроакустиков.

Но даже самые чуткие гидрофоны, самая совершенная локация в такой шторм малопригодны. Рев океана оглушает гидрофоны, волны сбивают плавный ход локаторной антенны, и только живые человеческие глаза под навесом мокрых рукавиц остры и надежны сейчас, как и сто, и тысячу лет назад.

Для лейтенанта Симакова это первая океанская вахта. Для меня - тоже. А вот боцман мичман Ерошин за двадцать лет службы на подводных лодках и со счета сбился - какая. Уж во всяком случае одна из последних. Решил боцман уйти после "автономки" на береговую службу.

В ограждении рубки у подножия мостика разверзнут люк входной шахты стального колодца, наполненного желтым электрическим светом. Несколько раз через него заплескивала в центральный пост вода, и командир приказал задраить верхний рубочный люк. Толстенный литой кругляк опустился, и от этого на мостике стало ещё неуютнее. Теперь верхняя вахта и вовсе осталась одна посреди то и дело ныряющего в океан железа. Экипаж укрылся в прочном корпусе. Единственное, что связывает их теперь с миром тепла и света, динамик (он же микрофон) громкой связи.

- Центральный! - нажимает клавишу лейтенант Симаков. - По пеленгу триста - цель. Дистанция сорок кабельтовых. Разойдемся левыми бортами.

Или:

- Центральный! По пеленгу сто десять - огни самолета. Угол места двадцать градусов.

Это все боцман в темноте высмотрел. Зато сегодня утром лейтенант Симаков обнаружил прямо по курсу ржавый цилиндр, похожий на мину. Не так-то просто было его заметить в солнечной дорожке.

Волны взлетают неровными толчками. Угловатые, граненые, будто тесаные гранитные глыбы, они вскидываются тяжело, медленно набирая крутизну, и вдруг из гребня выстреливает косматый белопенный взброс. Р-раз! И он уже сорван ветром, разметан в облако брызг, а обезглавленная волна уныло опадает.

Носовая оконечность лодки почти не появляется над водой, и оттого кажется, будто среди волн пляшет одна лишь рубка - утлый железный челнок с двумя привязанными к "обломку мачты" гидронавтами. И ещё не по себе становится, когда, пригнувшись от тяжелого наката, видишь, как снизу, из палубных шпигатов, поднимается вдруг быстрая клокочущая вода. Она затапливает тесное пространство рубки по колени, по пояс, по грудь. И нехорошая мысль мелькает: уж не погружается ли лодка, не уходит ли на глубину от шторма, забыв о верхней вахте? Но нет,

внизу о ней не забыли.

- Симаков, как там оно "ничего"? - запрашивает динамик голосом старпома.

- Сыровато, но жить можно! - в тон старшему помощнику бодрится лейтенант.

- Не скучайте! Сейчас к вам командир поднимется.

Носовая надстройка всплывает и, вся ещё в каскадах стекающих струй, вздымается так, что торпедные аппараты целятся в небо. Выжимая из-под век морскую воду, боцман поминает недобрым словом солнце, которое накануне шторма предательски село в тучу.

И снова палуба проваливается вниз; лодка мелко сотрясается, будто сползает в глубину по ступенькам. И снова белый взрыв разбитой волны встает выше рубки...

Я несколько раз ловил себя на том, что мне чертовски хочется спуститься под козырек ограждения рубки, прикрыть лицо толстыми стеклами лобовых иллюминаторов. Но... Но рядом вцепился в планширь боцман, мичман Ерошин, и ему хоть бы что, да и лейтенант Симаков держится хоть куда.

Поднялся командир - капитан 3-го ранга Неверов. Встал на откидную площадку мостика.

- Ну что, орлы? Еще час, и погрузимся... Боцман, сколько на ваших?

Ерошин подносит стрелки к глазам, потом к уху.

- Часы для красы, а время по солнцу. Залило их, товарищ командир. Забыл снять, хрен моржовый...

- Так они же водонепроницаемые?

- Пригнитесь, товарищ командир!

Пригнулись, вынырнули...

- Вы штурмана с "девятки" знаете? - вытряхивает воду из капюшона боцман. - Купил он часы японские. Прочитал в паспорте - на ста футах под водой работают. Ну поспорили с помощником. Положили в мешочек, привязали на мостике. Погрузились на тридцать метров. Всплыли - часы всмятку...

Посмеяться не удалось - мостик снова скрылся под водопадом.

Спереди рубка подводной лодки похожа на черную двухэтажную башенку. Торчат поверх неё три головы в капюшонах. Лодку возносит на волну, и тогда кажется, что "башенка" стоит на водяном холме точь-в-точь как дозорная вышка на степном кургане... Красны глаза у верхней вахты от морской соли и бессонницы.

...Внизу не легче. Боеголовки торпед в первом отсеке выписывают вместе со всей носовой оконечностью плавные

"восьмерки". Лица у торпедистов бледно-оливковые. Молодой электрик Тодор прилег на стеллажную торпеду, и голова его вместе с боеголовкой совершает одни и те же, сосущие под ложечкой качания - вверх-вправо-вниз-влево-вверх...

- Такие же глаза были у моей бабушки... - разглядывает матроса старшина команды. - За день до смерти.

Но Тодор безучастен ко всему на свете.

- Бери ветошь и протри стеллажи. Тошнить не будет! Ну?! Кому говорю?!

Трудотерапия - единственное действенное средство против "морской болезни". Матрос недоверчиво следует совету, и то лишь потому, что мичман повторяет его уже как приказ. Тодор не трет. Он волочит тряпку по торпеде, как изнуренный дервиш метет лохмотьями мостовую.

В кают-компании матрос-химик, он же вестовой, склонился на коленях перед мусорной кандейкой... Это самый первый его выход в море, и он ничуть не подозревал, что человеку может быть так худо, даже если он и не тонет, не горит, не задыхается хлором, а всего-навсего лишь в сухой уютной кают-компании то мягко проваливается на диванных подушках, то так же плавно возносится вместе с ними вверх. Страдания его столь велики, что доктор, бесстрастный хладнокровный доктор, не выдержав мук здоровенного парня, пускается на хитрость. Подмигнув старпому, он достает коробочку с витамином "С" в драже:

- Хим, хочешь таблетку от "морской болезни"?

- У-у... А-у-угу, - только и может выдавить из себя химик.

Доктор милостиво протягивает ему желтый шарик:

- Положи под язык до полного рассасывания.

Через минуту любопытствует:

- Ну как, легче?

Химик благодарно кивает, но оторваться от кандейки не рискует.

- Стыдно, хим! А как же люди на вахте стоят? Без кандейки? Сходи в дизельный - посмотри на мотористов...

Хуже всего переносить качку мотористам - под жаркий грохот дизелей, в душном смраде разогретого масла. За деревянной конторкой вахтенного механика - лейтенант-инженер Ларин, командир моторной группы. Для него, так же как и для лейтенанта Симакова, это первая вахта в океане. И если Симаков там, на мостике, ежится от промозглого холода, то здесь, в стальной капсуле отсека, голый по пояс Ларин изнывает от жары и болтанки.

В такт волнам колышется электролит в аккумуляторных баках и вино в провизионке, соляр в топливных цистернах и

консервированная кровь во флаконах, вода в аварийных бачках и компот в матросских желудках. Все жидкости на корабле вступили в заговор с океаном и теперь покорно вторят его дыханию.

Ларин давно почувствовал, что жидкости его тела тоже подчиняются уже не ему, а какой-то таинственной забортной силе. В глазах нехорошее кружение, в животе сосущая пустота, хотя после обеда не прошло и часа. Съеденный борщ, повинуясь зову океана, неудержимо поднимается вверх. Ларин судорожно стискивает зубы: "Этого ещё только не хватало! На глазах у матросов... Позорище!"

Мотористы испытующе поглядывают на своего командира: укачивается или нет? Как назло, в эту смену подобрались бывалые старшины, и им прекрасно известно, что Ларин впервые штормует в океане.

Усилием воли лейтенант-инженер загоняет взбунтовавшийся борщ в желудок, встает и без особой нужды щелкает на пульте кнопками - проверяет температуру газов в цилиндрах.

Только бы дотянуть до конца вахты... А там украдкой можно пробраться в гальюн, нагнуться над спасительной чашей и... Рот предательски наполняется соленой слюной. "О-о! Только не здесь!" - молит себя Ларин.

Старшина 2-й статьи Еремеев, конечно же, все видит... С Еремеевым у Ларина очень сложные отношения. Еремеев дослуживает третий год и знает дизель куда лучше, чем новоиспеченный лейтенант-инженер. Знание - дело наживное, но если сейчас Ларин опозорится как моряк, если он все-таки достанет из-под конторки большую пустую жестянку... Тогда уж, конечно, придется переводиться на другую лодку. А ещё лучше - на береговую базу...

"Хорошо Симакову, - завидует Ларин, - стоит там себе на свежем воздухе, темно... Никто его не видит".

А Симаков легок на помине. Пришел в отсек сушить на дизелях промокший ватник.

- Привет маслопупам! - орет он сквозь дизельный грохот.

- Как там наверху? - веселеет Ларин.

- Волны выше сельсовета! Айда на ужин! Сегодня селедочка!

При упоминании о еде у Ларина тоскливо сжимается сердце. Старшина 2-й статьи Еремеев понимающе хмыкает... "Ну ладно!.." - замечает себе Ларин и изображает на лице неописуемую радость по поводу селедочной закуски.

Химик-вестовой уже пришел в себя и накрывает стол мокрой скатертью, чтобы не сползали тарелки.

Есть ли более отвратный запах, чем запах пищи в качку?

Собираются офицеры. Садится во главе стола командир. Ларин утесняется между минером и штурманом. Доктор любезно передает лейтенанту тарелку с супом - о, как ненавидит доктора в эту минуту Ларин! Чашу с ядом, а не рассольник по-ленинградски принимает он из его рук. От горячего пара к горлу подступает такой приступ тошноты, что Ларин снова на волоске от позора. Неужели это может случиться? Здесь, при всех офицерах? При командире? Влажный холод прихватывает виски. Он не сможет даже выбежать штурман сидит на самом проходе! О боже, как медленно он ест!

Ларин отворачивается от тарелки к приемнику и делает вид, что для полного блаженства ему не хватает только увертюры к опере "Мавра", которая звучит сейчас на московской волне.

- Что это вы, Леонид Георгиевич, не жалуете нашего кока? - невинно интересуется старпом. - Рассольник хорош...

Ларин краснеет:

- Пусть остынет.

- Да он уже совсем холодный.

- Да? - удивляется лейтенант. - В самом деле...

Он подносит ложку ко рту и, стараясь не вдыхать запах, глотает.

О, зачтется ли ему когда-нибудь эта мука?! Еще одну ложку, вторую...

"За командира, - упрашивает себя Ларин, - за старпома. Ну вот эту, последнюю, за минера. Вон он как сочувственно на меня смотрит..."

- Нет, пожалуй, в "Славянском базаре" рассольники готовят не так... Не хватает лимона и маслин...

- Вы перепутали прямой угол с температурой кипения... Это называется "солянка".

Вестовой колеблется: убирать почти полную тарелку или нет? Ларин корчит ему такую гримасу, что, обладай его взгляд способностью передвигать предметы, и химик, и тарелка тут же бы вылетели сквозь все люки за борт.

Едва освобождается проход, лейтенант встает из-за стола и, стараясь не замечать улыбок доктора, старпома и даже своего друга ("И ты, Сим!..") командира торпедной группы лейтенанта Симакова, выбирается из кают-компании. Прихватываясь за переборки узкого коридора - бортовая качка швыряет с прежней силой, - Ларин бредет через центральный пост, через жилой аккумуляторный отсек, через родной дизельный - в электротехнический, где за ходовой станцией правого гребного электромотора подвешена его койка. Наконец-то можно лечь! Сразу становится легче. Но на душе скребут кошки: ясное дело,

все видели, что он укачался - офицер, моряк, подводник... Завтра Еремеев, выслушивая его, ларинские, распоряжения, будет снисходительно кривить губы. И никогда он не будет смотреть на него так, как на "большого меха", капитан-лейтенанта-инженера Мартопляса. Офицер, который укачивается, не может быть командиром. Правда, адмирал Нельсон, говорят...

"Странная вещь, качка..." - предавался Ларин невеселым размышлениям.

Психическое воздействие качки так же загадочно, как и то таинственное влияние из космоса, которое испытывали астронавты в "Солярисе". Океан сводит с ума... Его волнение издает не уловимые человеческим ухом инфразвуки, и они проникают в дома людей даже за много миль от побережья. Совпадая с ритмами сердца, они угнетают его, вызывают депрессию. Шведские ученые выявили, что в штормовую погоду число самоубийств на берегу возрастает. Можно подумать, что это сам Океан выносит свои неслышные приговоры и сам же приводит их в исполнение. Существует версия, что именно по этой причине "Летучий голландец" остался без команды. Океан "позвал" матросов к себе, и они покинули парусник... "А что, если океан - живое существо? А мы вторглись в его недра, терзаем их винтами, буравим торпедами? Потерпит ли он нас в себе? Что ему стоит раздавить нас беспокойных муравьев, забравшихся за пазуху?"

Какой только бред не вздымает в голове качка! Да что там бред, когда сама голова то и дело выкатывается из удобной лунки в подушке.

...Протяжное верещание ревуна. Тревога! Никогда ещё она не была Ларину так желанна. Погружение!

Опрометью кидается в свой отсек лейтенант. Благо он рядом, за водонепроницаемой переборкой. Дизели стихли, и только жаркий чад выдает их недавнюю работу. В гулкой пустоте отсека слышны над головой плещущие удары волн.

- Задраен верхний рубочный люк! - оповещает трансляция.

Еще минута, и зыбкая пустота под ногами станет ровной, почти земной твердью, уймется маятник кренометра, уляжется тошнота. Все ждут этой минуты, и, когда командир отделения трюмных отводит, наконец, рычаги манипуляторов, когда во всех отсеках, маслянисто чавкнув, проворачиваются гидравлические машинки и клапаны вентиляции выпускают из цистерн подпираемый морем воздух, водяное "ф-ф-фох!" звучит как общий вздох облегчения.

- Боцман, ныряй на перископную глубину!

Но что это? Корабль заваливается на правый борт, а стрелка

глубинометра, едва дрогнув, застывает на полутора метрах.

- Лодка не погружается, - невозмутимо докладывает боцман, - глубина полтора метра.

Все лампочки на щите сигнализации горят - все отверстия, выпускающие из балластных цистерн воздух, открыты.

- Внимание в отсеках! - Голос у механика бесстрастен, как у вокзального диктора. - Проверить открытие аварийных захлопок. Где-то по левому борту закрыта аварийная захлопка.

Аварийная захлопка дублирует клапан вентиляции. Если она закрыта, значит, воде некуда вытеснить воздух. Незаполненная цистерна, словно понтон, держит подлодку на плаву.

- Товарищ командир, прошу разрешения проверить захлопки!

Командир мрачно кивает.

Интуиция ведет Мартопляса в моторный отсек. Так и есть! На подволоке, над левым дизелем, маховик аварийной захлопки завернут до самой литеры "З" - "закрыто".

- Ларин!

Командир отсека выглядывает из поста дистанционного управления.

- Видишь?

- Вижу...

Маховик отвернут. Короткое шипенье. Крен выравнивается.

В центральный пост они возвращаются втроем - механик, лейтенант-инженер Ларин и молодой матрос Фомин, в заведовании которого находится захлопка. Виновники предстают перед командирским креслом. Следствие коротко.

Молодой матрос забыл открыть захлопку. Командир отсека его не проверил.

Капитан 3-го ранга Неверов нажимает тумблер "слушают все отсеки".

- Вниманию личного состава! По вине матроса Фомина погружение подводной лодки задержалось на четыре минуты. В военное время нас бы уничтожили столько раз, сколько захотелось бы противнику. За оплошность одного поплатились бы все. Погружаемся на перископную глубину. Осмотреться в отсеках!

Матрос Фомин отправляется в наказание под настил центрального поста чистить в трюме перископные выгородки. Лейтенант-инженер Ларин, понурив голову, уходит к себе. "Лейтенант минус инженер..." Так подкалывает его штурман. И совершенно справедливо. Кажется, пора серьезно приискать место на береговой базе. Предлагали же ему сразу зарядовую станцию. "А ещё лучше, - упивается позором Ларин, - уволиться в запас, уехать на какую-нибудь сельскую ГЭС и инженерить там в меру

чахлых сил и нетвердых способностей..."

Верхняя вахта

Атлантика разбушевалась... Вторые сутки идем в надводном положении, и вторые сутки над головой водопадный грохот по полому железу корпуса.

Швыряет так, что из подстаканников выскакивают стаканы.

На Федю-пома рухнул с полки коралл и разбился вдребезги. На неповоротливого помощника командира Федора Руднева всегда что-то падает то сорвется графин с каютной полки, то зеркало, то вентилятор. Похоже, он коллекционирует упавшие на него предметы.

- Надо ожидать, Федя, что скоро на тебя упадет кувалда, - мрачно предрекает механик Мартопляс, ковыряя вилкой опостылевшие макароны. - На первое - суп с макаронами, на второе - макароны по-флотски... Я что - на итальянском флоте служу?

По должностной обязанности помощник командира отвечает за снабжение, за продовольствие. Рано или поздно в походе приедается все, и вот тут-то для помощника начинаются черные дни.

- Самый лучший хлеб - это Федины котлеты, - бросает невзначай старпом Симбирцев. Это сигнал к обстрелу.

Руднев его не слышит. Бледный от приступов дурноты, он ушел в себя, как йог. Тучные люди переносят качку хуже, чем худые.

Наш ужин напоминает игру в пинг-понг. В одной руке держишь стакан с чаем, другой ловишь то, что несется на тебя с накренившегося стола. Остановил лавину стремительно сползающих тарелок. Молодец! Через секунду она помчится на соседа, сидящего напротив. Он сплоховал - тарелка с рыбой ударилась в спинку дивана, а блюдце со сгущенкой опрокинулось на колени. Два-ноль в пользу Атлантического океана.

Штурман Васильчиков, укачавшись, горько дремлет под усыпляющее зудение гирокомпасов. Мартопляс - вот кого не берет морская болезнь! прикнопил к дверям рубки объявление: "Меняю вестибулярный аппарат на торпедный".

В центральном посту заулыбались. Но механику этого мало. Соню нужно достойно проучить. Мартопляс пробирается к автопрокладчику и переводит таймер ревуна, возвещающего время поворота на новый курс, с двух часов на две минуты. Сигнал верещит пронзительно, и штурман в ужасе вскакивает.

Голос старпома с мостика ставит все на свои места.

- Центральный!

- Есть, центральный! - откликается вахтенный центрального

поста.

- Зашло солнце. Записать в журнал: "В 20.30 зашло солнце. Включены ходовые огни".

Капитан-лейтенант Симбирцев, мокрый с головы до ног, опустился в центральный пост - нажал тумблер "каштана":

- Вниманию экипажа! Выход наверх запрещен,

Волны перекатываются через рубку так, что подлодка на время оказывается в родной стихии.

Симбирцев стаскивает с себя резиновую рубаху из химкомплекта. Резина на его широких плечах растягивается, вот-вот лопнет.

- Ну, швыряет! - изумляется старпом. - Такого ещё не видел. Нос выбрасывает по нижнюю "бульбу".

Нижняя - килевая - "бульба" всегда скрыта под водой, увидеть её можно разве что в доке, и уж если она обнажается, то океан и в самом деле разыгрался не на шутку. Симбирцев возбужден и весел, как человек, счастливо закончивший опасное дело.

- Андреич, - подмигивает он мне, - хочешь настоящее море понюхать? Бери у командира "добро" и лезь на мостик. Выстоишь - считай, что сдал зачет на вахтенного офицера!

Командир отдыхает после вахты в каютке. Он с трудом разлепляет красные от морской соли и застарелой бессонницы веки, выслушивает просьбу, улыбается, морщась от боли в растресканных губах.

- Дерзай, Андреич... - И нажимает клавишу переговорника в изголовье: - Центральный, запишите в вахтенный журнал: "Дублером вахтенного офицера заступил капитан-лейтенант Черкашин".

- Есть! - доносится из центрального.

- Привяжись там как следует, а то смоет...

Свитер под китель, свитер поверх. Еще ватные брюки, меховая "канадка" с капюшоном... Чтобы втиснуться в резиновый гидрокомбез, нужны ещё чьи-то руки. В тесноте боевой рубки я помогаю боцману, а боцман помогает мне. Со стороны зрелище препотешное: лодка кренится, и мы то валимся друг на друга, то скачем на одной ноге - другая застряла в резиновой штанине. Ну вот и готовы...

Жаль, что сейчас смена Руднева, а не старпома. Стоять с Симбирцевым было бы веселее.

Взбираемся по отвесному трапу: раздобревшие в плечах, еле протискиваемся в узкую шахту. Помощник отжимает тяжеленный кругляк верхнего рубочного люка и выбирается в ревущую темень, наполненную брызгами, воем ветра и водяным грохотом. Увесистый заплеск обдает нас с боцманом и проливается в шахту

ледяным душем. Ерошин - он вылезает последним опускает литую крышку, размером с вагонное колесо, задраивает её наглухо поворотом штурвальчика. Теперь мы втроем посреди железа, то и дело ныряющего в волны. От этой мысли становится не по себе, и мы поспешно лезем все выше - на мостик, открывающий нас по грудь встречному ветру. Глаза быстро привыкают к темноте, слегка развеянной светом звезд и молодой луны. Куда ни глянь - всюду всхолмленный океан. Носовая "бульба" то вздымается выше горизонта, то зарывается в воду по подножие рубки. Лодка в пене, как загнанная кобылица. Сквозь пену прорывается холодное зеленоватое свечение. Оно вспыхивает и гаснет, будто из-под воды нам кто-то сигналит. Из дырчатой палубы обтекателя рубки хлещут воздушные струи, выжатые из-под стального настила ударами волн. Словно гигантские пульверизаторы бьют снизу вверх. Полое железо воет на все лады.

Мы пристегиваем к поясу цепи. Мы привязываемся к перископным тумбам.

"Бульба" размалывает волны так, что вода разлетается высокими белыми веерами. Встречный шквал швыряет брызги в лицо, словно заряд картечи. Увесистые капли выбьют по железу трескучую дробь и пребольно секанут резину шлема на голове - береги глаза! Бережем. Как только перед форштевнем взметается очередной белый взрыв, прикрываем брови кожаными рукавицами: через секунду ошметки волны наотмашь хлестанут по щекам, по рукавице, по резине, запорошат колючей солью глаза. Но надо успеть оглядеться по курсу и траверзам - не мелькнет ли в водяных холмах ходовой огонь какого-нибудь шального сейнера.

Этот вал мы заметили ещё издали. Вздымаясь среди гривастых волн, словно великан над пигмеями, он медленно подступал к лодке. Мы смотрели на него, слегка оцепенев. Спрятаться бы под козырек, нырнуть в шахту, запахнуть за собой люк, как захлопываешь в страшном сне дверь, спасаясь от чудовищ, - все это было уже поздно: оставались секунды. На нас надвигался не вал - водяной хребет. Он приближался, рос, вспухал, вздымался все выше и круче. Едва нос лодки уткнулся в его подножие, как высоченная вершина, не выдержав собственной тяжести, поехала вниз, клокоча белыми языками, набирая силу, увлекая за собой всю гороподобную лавину... Так рушатся крепостные стены.

Глазомер ли, интуиция, но все мы поняли: удар придется точно в рубку, железо не прикроет, водопад низвергается прямо в вырезы мостика, на нас, на наши головы, почти отвесно. Успел

подумать: вот она, "волна-убийца", переламывающая корабли...

Мы присели, крутануло, поволокло на предательски удлинившейся вдруг цепи вниз, в проход, потом швырнуло вверх, больно ударив плечом о подволок обтекателя. Рот забит тугим соленым кляпом. Когда это я разжал зубы?!

Воду не выплюнуть, она раздирает щеки, ноздри... Я уже не чувствую, куда меня несет, обо что колотит... Воздуха! Вздохнуть! Неужели конец? Удар по голове, хрустнули позвонки...

Вода нехотя схлынула с плеч. Я судорожно хватаю ртом воздух, все ещё боясь, что в горло вот-вот ворвется вода. Но она, бурля, крутясь, все же уходит вниз.

Обнаруживаю себя за мостиком - между стволами выдвижных устройств.

- Боцман! Как вы там?

- Дюже погано... - подает голос Ерошин. Когда он так говорит, получается очень весомо, веришь, что не просто "очень плохо", а именно "дюже погано". - Зуб выбил...

Устоял наверху только помощник.

- За счет веса! - пошучивает он,

Взбираюсь на мокрый обрешетник мостика. Ерошин отплевывается морским рассолом и кровью.

Что-то странное случилось с атмосферой. Будто сгустился воздух, ветер сплошной, без порывов, без слабины, обжимает тебя, придавливает веки к глазам, надувает ноздри, щеки - приоткрой только рот. Выдувает глаза из орбит! Боцман бесцеремонно пригибает меня - я зазевался, в шторм не до субординации, - и мы кланяемся очередному каскаду.

Рубка всплывает, вода спадает, плавная сила возносит нас на вершину вала, и тогда снова открывается бугристая ширь взъярившегося океана. Он прекрасен - всклоченный безумный старец.

Я поглядываю на помощника, на боцмана. Чувствуют ли они то же, что испытываю сейчас я? Считают ли они, что и им крепко повезло - увидеть океан во всей грозе его и силе; ощутить то, что выпадает очень немногим: живую мощь первородной стихии; ощутить её напрямую - лицом, телом, душой, и не где-нибудь, а посреди её буйства, в реве, в лете, в провалах над бездной? Ведь только верхняя вахта подлодок окунается так в эту бурливую купель - с головой. Все прочие мореходы прикрыты стеклом и сталью ходовых рубок.

Руднев нахохлился, глаз под навесом овчинного капюшона не видно. Лицо боцмана застыло в гримасе, с какой легче всего встречать "скуловорот" град шрапнельных брызг: губы сжаты, глаза прищурены. В жизни не узнбю, о чем он сейчас думает.

Разве что спросить? Как же, скажет!..

- О чем задумался, Василий Егорыч?

Боцман хитровато усмехается:

- Зуб, думаю, какой вставлять: золотой или стальной... Думаю, помирать буду, а погодку нынешнюю вспомяну.

Все это похоже на правду. Такое забыть трудно.

Нас снова накрывает. Все-таки странную работенку выбрал себе этот бывший псковский хлебороб - бултыхаться ночью посреди океана. Сидел бы сейчас в теплой хате при жене да цветном телевизоре. Плохо ли ему жилось, комбайнеру колхоза-миллионера? Не Жюля Верна, в самом деле, начитался? Двадцать лет под водой морячить - тут родиться надо было с боцманской дудкой на шее.

Свитер под гидрокостюмом намок и хлюпает при каждом поклоне. Ноги коченеют, холод ползет все выше и выше.

Трудно поверить, что под нами - стальной кокон прочного корпуса, полный тепла и света. Я ищу взглядом на палубе место, под которым находится моя каюта. Там, под сводами герметичной брони, мудрые книги, чай, тесная, но сухая и теплая постель... Кипящая волна пожирает палубу и то место, под которым дожидаются меня книги, чай и подушка. Носовая оконечность длинная, черная, как гитарный гриф, - снова зарывается в океан. Оттягиваю резиновую манжету, нажимаю кнопку подсветки электронных часов: ещё каких-нибудь полтораста минут - и для нас распахнется наконец благодатный люк.

Верховой ветер разогнал тучи. Где-то у горизонта, изрытого водяными грядами, полыхают молнии. Но гром грозы тонет в грохоте шторма.

Струя электрического огня рассекает небо, и расплесканный океан застывает, как на моментальном снимке. Мощный высверк разбился на сотни бликов, вспыхнул и погас на стеклянистых склонах мертвой зыби. Вот так зарождалась жизнь на планете - молнии били в океаны, и в их соленых чашах вершилось таинство зачатия: цепочка молекул, спирали и кольца органики сплетались в праоснову белка...

Гроза в ураган - феерическим зрелищем дарит нас Атлантика. Должно быть, в награду за стойкость верхней вахте. И даже жаль слезать с мостика, когда приходит смена.

Спускаемся вниз. Как здесь хорошо внутри - тепло, сухо, светло! Если бы не швыряло - и вовсе подводный рай. К боцману такое чувство, будто съел с ним пуд соли. Не хочется расходиться по отсекам, но ему - в кормовой аккумуляторный, а мне - в носовой жилой.

Июнь - время пересмены американских авианосцев на боевом патрулировании в Средиземном море. К нам идет вертолетоносец "Ивадзима".

Уж не забыли ли нас в нашем районе? Елозим почти полмесяца в одном квадрате. Впрочем, это не самый плохой район. Если бы не "орионы", и вовсе тихая заводь. Правда, и другие наши лодки никаких американских атомарин пока не обнаружили. Однако лодочное железо уже требует ремонта. Подызносились...

После ужина - подобие спортивных занятий. Все "спортсмены" идут в носовой торпедный отсек, он самый просторный и прохладный. Пять минут вентиляторы работают на вытяжку. Потом замеряют содержание углекислоты всего 0,4 процента. И подводный стадион оживает. По настилу вдоль торпед бегут на месте сразу пять человек, в том числе и я. Старшина 2-й статьи Белозарас качает гирю. Матрос Харитонов подтягивается на трапе, притянутом к подволоку за торпедопогрузочным люком. Я подпрыгивал на месте, следя, чтобы голова моя попадала точно в промежуток между двумя свисающими приборами.

Хоть какая-то нагрузка, хоть какие-то движения. Так легко обрюзгнуть в лодочной тесноте.

"Сынок, - говорит отец, - если встретишь лысого человека с сизым носом и большим животом, поклонись ему - это герой-подводник".

Наблюдал с мостика восход луны. Она, едва просвечивая сквозь темную ночную пелену при горизонте, всплывала стремительно, как отпущенный детский шарик на празднике.

Боцман разыграл кока Маврикина. Растолкал его.

- Иди, Костя, наверх, покури. А то сейчас погрузимся.

Маврикин вскочил и ринулся в центральный пост.

- Выход наверх разрешен? - спрашивает он старпома. Тот коварно кивает. Маврикин спешит по трапу вверх - успеть бы курнуть, пока не погрузились. Вскрик! Это кок саданулся головой о задраенный верхний люк.

- Когда выходишь наверх, на глубиномеры надо поглядывать, - ласково советует старпом коку, почесывающему ушибленное темя.

На глубиномере - 80 метров.

Теперь разговоров о коке в центральном посту - до смены вахты. Какое-никакое, а все же развлечение.

Скучно.

Ночью получили шифровку о том, что через нашу позицию пройдет американский авианосец "Гвадалканал" со своим охранением. На сеанс связи всплывали со всей осторожностью.

Нас по-прежнему "забыли" в нашем не самом бойком райончике. Все уже привыкли к этому и мечтают только об одном - дотянуть бы без происшествий до подхода к плавбазе. Остальные завесы смещают в поисках атомной подводной лодки с баллистическими ракетами "Вальеха". По данным разведки, она должна была выйти из Роты на боевое патрулирование. На смену ей идет "Д. Маршалл". Однако никаких сообщений об обнаружении не поступало.

Вестовые в офицерской кают-компании грязнее мотористов. Замкомбрига не выдержал.

- Ты бы взял кандеечку, - поучает он "ушастого" Шуру, - да поставил её под кондиционер, собрал бы конденсат да и постирался бы в пресной водичке.

Совещание офицеров. Появляется командир.

- Товарищи офицеры! - командует старпом. Все дергаются, обозначая уставное вставание - под круглым тесным сводом лодочного борта не то что встать - привстать невозможно. Оглядывая застолье полуголых людей, рассевшихся в исподнем, будто в предбаннике, с удивлением вспоминаешь, что ты - капитан-лейтенант, а сидящие рядом тоже капитан-лейтенанты, старшие лейтенанты и просто лейтенанты.

Мы со старпомом произнесли речи против благодушия и самоуспокоения, которые с некоторых пор воцарились в отсеках и офицерских каютах. Потом выбирали завстолом. Выбрали на эту должность самого молодого - командира моторной группы лейтенанта-инженера Леню Ларина.

Прилег на час. Страшный сон: пришли на плавбазу, получили письма, а мне - повестка, почему-то из рижского военкомата с сообщением о негодности к военной службе по состоянию здоровья. Суперабсурд. Но почему - из Риги?

Мичман Тимохин привел в порядок нашу раздолбанную киноустановку. Смазал её, прозвонил. В награду в мичманской кают-компании первыми смотрели фильм "Бременские музыканты".

Новый завстолом лейтенант Ларин развил бурную деятельность по улучшению нашего быта. Разносит нерасторопных и неряшливых вестовых направо и налево.

Вечером едва не случилось ЧП. Вытаскивали на мостик пластины отработавшей регенерации. Вдруг из шахты рубочных люков уронили в центральный пост коробку. Пластины разлетелись по масляной палубе. Мог быть взрыв. Я сидел в командирском кресле. Злосчастная коробка грохнулась рядом со мной. "Вот пуля пролетела и ага!.." Пронесло.

В команде глухо зреет недовольство. Как и все корабельные

смуты, оно заквашено на плохом питании. О, этот вечный дух "потемкинского борща". И это притом, что подводников традиционно кормили всегда хорошо, во всяком случае лучше, чем на надводных кораблях. Вскоре выяснилось, что старшина-секретчик Клименко вынес из каюты помощника нормы раскладки продовольствия и дал читать мотористам. Тут пошли подсчеты, пересчеты, пересуды. Все сразу почувствовали себя обделенными, сразу забыв, сколько продуктов было зашхерено ещё при погрузке, сколько было сжевано просто так, испорчено дурным хранением, выброшено, утоплено... Тем не менее в отсеках загудели.

В полдень пошли с доктором проверять "баки", то есть столы в отсеках. Раскладные столики есть только в первом и кормовом отсеках. Мотористы едят на дизелях, электрики тоже что-то приспособили. Жалобы одни и те же: плохо готовят. (А что взять с нашего шеф-кока Маврикина, который на гражданке был шофером, шофером и на камбузе остался. "Смотри, Костя, - пригрозил ему старпом, - чтоб в борще гайки не плавали!")

- Мало черного хлеба выдают...

- В хлебный рацион включены черные сухари, - невозмутимо поясняет доктор. - И потом вы ж, гады, сами его топчете.

Это чистая правда. Все аккумуляторные ямы забиты коробками с проспиртованными буханками. На коробках этих спят электрики, коробки топчут при осмотрах аккумуляторных батарей, хлеб мнется, ломается, крошится и его бестрепетно выбрасывают.

- А белого почему так мало? На птюху не хватает!

- В пайку белого хлеба входят и сушки, и сухари, и галеты, и печенье. А кто сожрал в 5-м 250 кило печенья? - грозно вопрошает доктор. - Крысы? Знаем мы этих крыс с боевыми номерами из БЧ-5! А кто галеты с соляром в море выбрасывал? Забыли? А птюха вообще запрещена! Батон режется не вдоль, а поперек ломтями. Птюху на базе будете делать. А в походе все строго по норме.

По итогам проверки составили рапорт командиру. Доктор сглаживал формулировки, я же, напротив, их обострял.

Позавчера при срочном погружении закрыли верхнюю газовую захлопку, не успев остановить левый дизель. Раскаленные выхлопные газы сожгли уплотнительную резину. Теперь газовый тракт течет ручьем при каждом погружении. Через каждый час приходится откачивать трюм дизельного отсека помпой из седьмого. А рядом, в 30 милях, идет американская 62-я амфибийная эскадра - авианосная ударная группа (АУГ) во главе с авианосцем "Гвадалканал". Наши гидроакустики отчетливо

слышат работу гидролокаторов кораблей его охранения. Положение аховое: засекут стук нашей помпы или не засекут? Засекут - набросятся всей стаей и будут гонять нас до тех пор, пока не всплывем на зарядку. Можно считать, что на нашей боевой службе будет поставлен жирный крест, а в военное время - крест могильный. Всплывать ночью и менять резину на проклятой захлопке - дело рискованное.

Механик собрал мотористов на дизелях, пригласили меня. Я обрисовал обстановку, рассказал о вчерашних самолетах, летевших в сторону Ливана, о том, где мы и кто рядом с нами. Затем пришел командир и тоже молвил слово о том, как важно быстро и качественно сменить прогоревшую резину. Мотористы сидели, свесив стриженые головы на худые ключицы. Трубы вокруг них извивались так густо, что казалось, будто все мы - лодочное мясо, пропущенное через фильеры мясорубки. Все в нарывах и фурункулах - от грязи, зноя, пота, соляра, технических масел. Тихо поминаю про себя доктора. Своей ленью, флегмой он доводит меня до бешенства. Ведь это его святая обязанность протирать моряков спиртом, а мотористов - вдвойне. Но док на все забил болт. Слишком стар для лодки - капитан медслужбы. Его однокашники давно приискали теплые места на берегу. А он все ещё "пашет" в морях. Тот ещё "пахарь"!

Всплыли после ужина. Глухая звездная ночь. Резину на захлопке меняли два часа. Но, кажется, сменили и все наладили. Замкомбрига на всякий случай предлагает заполнять газовый тракт до нижней захлопки, а при всплытии осушать в трюм.

Море фосфоресцирует. По борту пробегает волна, и будто серные огоньки незажегшейся спички вспыхивают вдоль "коробка". А потом волны отбегают от корпуса, закидывая назад светящиеся гребни. Красиво!

Опять бессонница, опять одуряющий сон в духоте, пробуждение от толчка усевшегося на мой диванчик мичмана-шифровальщика, а уж затем тягостная полудрема под крики оживающего под утро отсека, под громкие команды по "каштану" - ночью их стараются не подавать по трансляции, все-таки бульшая часть экипажа спит...

Звонки и ревуны - проверка сигнализации на проворачивании оружия и механизмов. Несколько раз вставал, пил противно теплый чай из фляги, растирал виски ландышевым одеколоном, включал вентилятор, но струя сухого и теплого воздуха не освежала, а пробегала по телу шершавой лентой.

Несколько раз включал плафон, читал "Севастопольские рассказы" Толстого. Заново открыл их для себя. Может быть, потому, что не раз бывал в этом городе и все описания Толстого

стоят перед глазами.

Так... Ноги поехали вверх, значит дифферент на корму - это подвсплытие на утренний сеанс связи. Значит, через пять минут в тамбурчике зазвенят ключи. Так и есть. Если это доктор, которому нужно заглянуть в аптечный шкаф - он в нашем со старпомом тамбурчике, - тогда щелкнет включатель плафона. Но включатель не щелкает, значит, дверь мою открывает мичман-шифровальщик с очередной "портянкой", которую ему только что передали радиотелеграфисты. На столе у меня вспыхивает настольная лампа, "шаман" гремит железной шкатулкой с разборными книгами, садится на мой диванчик - больше некуда, и его потная спина упирается в мои колени. Надо бы вставать, но жизнь кажется такой противной, что готов немедленно умереть, лишь бы больше не видеть эту постылую лодочную машинерию, эти смертельно надоевшие лица...

К 2 часам ночи работа "супостатских" гидролокаторов перестала прослушиваться. Ушли? Или затаились? А в 4, в самый разгар ночного чая, шифровальщик принес "радио" из Москвы: ввиду обострения обстановки в Ливане главком приказал задержать в Средиземном море бригаду подводных лодок, которую мы пришли сменять, "до особого распоряжения".

- Не фига себе, мамочка! - присвистнул замкомбрига. - Представляю себе, как Гена Еркин рвет волосы на руках.

И то сказать, ребята вот уже год в отрыве от родных берегов. 13-й месяц пошел. Ох и клянут же они сейчас ливанцев Такой концентрации русских подводных лодок - две бригады сразу! - Средиземное море, похоже, не знало...

- Ну, Комраковы да Сергадеевы1 нахватают сейчас орденов, - вздохнул кто-то из офицеров.

Странное совпадение: через три дня - 22 июня, 35 лет со дня начала войны. Надеюсь, история хотя бы в датах не повторяется...

Карта у штурмана пуста: одна координатная сетка и ни одного островка. Такой глухой район. Оно и к лучшему.

Наши главные враги - самолеты. Ночью у подводной лодки особенное зрение. Она не видит ни тропических звезд, ни светящихся волн, ни сияющего полумесяца, ни метеорного дождя... Зрение её различает лишь металл за много миль вокруг на море и в воздухе. Ибо ничто так не опасно для субмарины, как металл - плывущий ли навстречу или летящий в облака, металл, в оболочке которого упрятаны злые и умные лодочные смерти.

И ещё лодка "видит" в ночи чужие радиолучи, точнее, вспышки электромагнитных излучений, будь то радиопередатчик или радар. Для этого у неё в ещё одном "перископе" смонтирован "третий глаз", который и засекает вспышки чужих локаторов -

корабельных или самолетных, навигационных или поисковых.

Лодка сама может бросать "взгляды" и под водой (импульсы гидролокатора или эхолота) и над водой - радар. Но при этом выброшенные ею "радиолучи" столь чувствительны для противника, что он тут же, по взятым пеленгам на лодочный радар ли, гидролокатор или передатчик, прочерчивает на своих картах направление на цель и несется на всех парах уничтожать её. Поэтому ночью подлодка обращается в слух. Она выслушивает шумы чужих винтов и ловит вспышки чужих радиолучей, а также отголоски чужих радиопосланий.

Американские самолеты резко изменили тактику поиска: они стали летать втемную и втихую, то есть без бортовых огней и с молчащими радарами. Изредка они включают свои поисковые локаторы в режиме "однообзор", то есть антенна-излучатель делает 1-2 круга, по ним очень трудно определить, чья РЛС работает - корабельная или самолетная. Однако "ориону" этого достаточно, чтобы заметить цель, и он летит к ней, не выдавая себя ни огнями, ни радиовспышками. При этом он "нащупывает" нас инфракрасными лучами, к действию которых лодки пока нечувствительны. Убедившись, что перед ним иностранная и, скорее всего, русская субмарина (он ясно видит наш силуэт на экране, в то время как мы его не чуем ни сном ни духом), патрульный самолет сбрасывает 2-3 буя-слухача (пассивные РГБ радиогидроакустические буи) и, определив с их помощью курс и скорость субмарины над водой ли, под водой - все равно, может позволить теперь открыто выйти в эфир, сообщив наши координаты ближайшему противолодочному кораблю, а заодно и победно пролететь над лодкой, включив мощный прожектор. Разумеется, на войне он атакует нас сам, не дожидаясь никого - ударит из пушек, сбросит самонаводящуюся торпеду или, если мы успеем погрузиться, обрушит на нас серию глубинных бомб.

Сегодня же "орионы" нарочно патрулируют с работающими радарами. Мы их прекрасно слышим, и они напоминают ночных сторожей, которые пугают ночных воров треском своих колотушек. Почуяв самолетный радар (для этого есть специальный прибор определитель - "альбатрос"), все подводные лодки, которые всплыли в зоне его полета, срочно нырнут вниз. Но "ориону" и того довольно - он сорвет множество дел, ради которых-то и всплывают подлодки по ночам: кто-то прервет сеанс радиосвязи и останется без информации и разведсводок, кто-то не успеет вовремя взять звезду и не сможет уточнить свое место, кто-то прервет зарядку, что весьма нехорошо скажется на аккумуляторной батарее. Потом снова придется всплывать, а это значит тратить запасы воздуха высокого давления (ВВД). И то

всплывать полагается не менее получаса, да ещё полчаса озираться в перископ. Так что в любом случае час драгоценного ночного времени будет украден. А июльские ночи и без того коротки. А зарядка же аккумуляторной батареи требует часов восемь.

Все это они прекрасно знают. Вот и летают, вот и молотят своими РЛС, вот и пугают.

Когда выбираешься на мостик - попадаешь в ночной космос. Там, где кончаются перекладины трапа, сразу же начинаются созвездия. Контраст адски несоизмерим: микромир отсека и вся Вселенная. Никаких промежуточных стадий. Теснота теснот прочного корпуса и сразу же Космос, и сразу же - океан...

Я впервые вижу, чтобы звезды так отчетливо переливались то красным, то зеленым...

- Самолет! - ткнул я пальцем в переливающуюся звезду. Все дернулись и тихо выругались. Все-таки звезда... Надо быть поосторожнее с собственными иллюзиями.

По ночам мы ходим под Кипр укрываться от ветра, от качки. Огромный остров как раз за северной границей нашей позиции.

Где-то под нами лежит затонувшая в 1968 году израильская подводная лодка "Дакар". Она исчезла без вести восемь лет тому назад. Наскочила на старую мину? Попала под чей-то киль? Взорвалась сама по себе?

Океан. Тишина и безмолвие. Гибель наша будет почти беззвучна и бесследна, как гибель того "Дакара". Будут только гадать, что у них там случилось - не успели задраить ПВД (шахту подачи воздуха дизелям) при срочном погружении, или рванула аккумуляторная батарея, или проскочили предельную глубину погружения. Да мало ли что...

Но уже сейчас все дела наши, оставленные на далеком берегу, все любови и дружбы в таком отдалении от нас, в таком запустении, как будто уже заранее приуготовлены к тому, что мы к ним можем не вернуться. Все там уже начало свой бег от нас. Мы ушли от земных дел, оставили их до поры и уже ничем не можем повлиять на их ход, изменить в них что-либо. Посмертный упадок их уже начался.

Смотрю на Луну в бинокль. Ее пятна сливаются в очертания почти земных континентов, и тогда кажется, что это Земля, а мы наблюдаем её из космоса. Вон, при желании можно даже найти и родной Кольский полуостров. Да он и в самом деле не ближе сейчас, чем Луна...

Лю... Где она сейчас, чем занята и кто рядом с ней? Этот тип, дирижер эскадренного оркестра?

Снег. Подводная лодка у причала. Снег. Казарма. Снег.

Женщина в черной шубке. Снег.

Снег.

Снег...

Сверкающий снег. Стужа. Ветер. Сияющее море. Стылое железо черных кораблей. Все это - Полярный. Ее глаза и губы, прикрытые мехом поднятого воротника. Угрюмый камень сопок. Снег. Полярная ночь. Север.

Я выбирался к ней из ржавых сырых преисподних, я сбегал к ней на часок из человеческих клоак обветшавших эскадренных казарм. Я приходил к ней в гости - грязный, перепачканный то корабельным суриком, то лодочным соляром, небритый - после морей, пропотевший и полупростуженный, убитый отчаянием от бессилия изменить что-либо к лучшему в жестокой юдоли подплава. Она принимала меня такого. Она встречала меня вином и хлебом, горячим омовением в ванной и белоснежным ложем... Женщина, в коленях которой можно было укрыться от свирепых невзгод подплава, Севера, мира... Я отходил в её щедрой женской нежности...

И в этом немыслимом контрасте машинерии смерти и уюта её дома, заполярной стужи и тепла её очага возникала такая нега, такое блаженство, такое счастье, какое вряд ли где доведется ещё испытать.

В её трюмо отражалось окно, а в нем корабли, гористый берег гавани и наша желтая шестиэтажная казарма. Может быть, поэтому мне казалось, что это зеркало особенное, вроде того - из пушкинской сказки, которое - "свет мой, зеркальце, скажи" - показывало своей хозяйке все, что она пожелает видеть. И может быть, сейчас она видит, как мы тут все, как я... И не дай бог, если зеркало показывает ей сейчас, как мы...

Когда я впервые ехал в эту медвежью глухомань, высокопарно окрещенную Северодаром, мне и в голову не приходило, что здесь, в таком странном и страшном месте, мне была уготована самая главная любовь в жизни, что здесь, в этом убогом гарнизонном захолустье, живут женщины, которые вообще могут нравиться. Но она жила именно здесь. Ветром какой жизненной бури занесло её на эти скалы, с вечно черной и вечно свежей каймой корабельного мазута?

И всякий раз, возвращаясь с Большой земли или из "больших морей", я всегда думаю об одном и том же: прежде чем этот полуразоренный бурями и безденежьем городок стал моим, он уже был её городом. И она тоже видела все это, отчего у меня сейчас тоскливо сжимается сердце, - и эти уныло серые ноябрьские сопки, отгораживающие город от моря, и эту тощую железную трубу хлебозавода, из которой гаденько струится

черный дым, и эту колючую проволоку, обегающую город, словно лагерную зону, и эти дозорные вышки, кое-как сколоченные на каменистых макушках сопок, и этого увальня-матроса в драном тулупе, проверяющего на причале паспорта и пропуска, и сам этот городской причальчик, вечно залитый жидкой грязью, с опасными провалами в бревенчатом настиле, и эти ржавые соляровые бочки, сваленные среди валунов прямо в море, и эти остовы старых катеров-торпедоловов на осушке...

Непостижимо: она и этот город! Как она могла жить здесь столько лет и даже любить его?

Быть может, душе её эти унылые виды, эта невыразимая мерзость гарнизонного захолустья дают какую-то горькую отраду?! Ведь бывает же и такое. Я и сам не раз испытывал подобное чувство, особенно в Питере, смотришь в окно на глухую стену двора-колодца, на немытые окна черных лестниц, на переполненные распахнутые мусорные короба, на облезлых тощих кошек, на лужи в асфальтовых вмятинах, и в душу входит совершенно особенная - питерская - тоска, и глаз не можешь отвести, потому что преотчаянная тоска перерастает вдруг самое себя, и тебе уже сладко от этой боли, от одиночества, от заброшенности, и ты не хочешь, чтобы эта боль обрывалась...

Но если она любит этот город, так любит, что не оставляет его вот уже десятый год, то и я буду любить его, потому что он - это её наружная оболочка, чуть более внешняя, чем её пальто... Ведь когда любишь человека, то начинаешь любить и все то, что его окружает, чему он радуется, к чему прикасается. Не раз замечал: самые обыденные вещи, побывавшие в её пальцах, вдруг наполняются каким-то прекрасно-таинственным смыслом, становятся особенными... Так и этот Северодар. Он прекрасен уже потому, что она живет в нем. Нет, право, если выглянет солнце, если не моросит дождь или не кружит пурга, городок над гористой гаванью смотрится хоть куда... И то сказать - старинейший морской порт в русской Лапландии. И назывался он на заре века вовсе не Северодаром, а Александровском-на-Мурмане... Даром же Севера всегда почиталась глубоководная гавань, созданная самой природой меж материком и Большим Екатерининским островом. Гавань-пролив, выводящий кратчайшим путем в открытое море, в Ледовитый океан...

Командир отругал штурманов за то, что те не положили секстанты под плафоны (это нужно, чтобы фосфорентная краска на лимбах успела насытиться светом. Иначе на мостике в кромешной тьме ничего не разглядишь).

Все время по левому борту работал радар какого-то транспорта. Командир забеспокоился: уж не береговая ли это

РЛС? Сила сигнала - 2 балла. До Кипра всего сто миль. Вполне вероятно, что это оттуда.

Из сообщений московского радио выловил: США обратились к Англии с просьбой послать свои корабли к побережью Ливана. Лондон дал согласие. Я доложил замкомбрига. Тот удивился - эти сведения пока ещё не проходили по данным морской разведки.

Египет отозвал свое правительство из Сирии под предлогом того, что будто бы дипломатическое представительство было обстреляно в Дамаске.

Для нас все это очень важно, так как любая международная мелочь может повлиять на наш возможный заход в Сирию. Так хочется ступить на берег, да ещё столь экзотический - библейская земля.

Ругали в кают-компании югославов, которые не принимают в угоду американцам наши лодки у себя.

Заодно вспоминали кафедру морской практики в училище, докторов "веревочных наук". Увы, почти все её преподаватели горе-мореходы, командиры погорелых кораблей - кто столкнулся, кто сел на мель... А может, в том и есть резон: пусть передают свой горький опыт молодым.

Холодильник "ЗиЛ" в кают-компании выкрашен обычной лодочной "слоновкой" и потому мало чем отличается от остальных лодочных агрегатов. Но из него веет в этом пекле холодом. Родиной веет...

Она подарила мне японский календарь. Он удобен тем, что по нему можно определять фазы луны. Полнолуние будет 12 июня. В эту ночь мы будем видны на лунной дорожке с максимальной дальности.

Как странно, что впервые я увидел её не где-нибудь, а именно здесь, на подводной лодке, в центральном посту... Был весенний праздник Дня первого солнца с народными гуляниями, ряжеными, Снежной королевой и Старухой Зимой... Нас поставили к городскому причалу принимать экскурсантов. По этому случаю мы только что провели большую приборку в отсеках. Вдруг непривычно восторженный голос старпома грянул по трансляции:

- Внимание, внизу! Освободить место под люком! Королева спускается!

Все, кто был в центральном посту, уставились на зияющий над нашими головами зев широкой стальной горловины, в которую уходил вертикальный трап. Оттуда, из семиметрового колодца, отшлифованного нашими спинами, из шахты входных - рубочных - люков, уходящей, если смотреть в неё снизу, в самое небо, вдруг появились на перекладинках трапа две белые модельные туфельки, затем вылез с тугим шорохом кружевной подол пышного платья, шарф, стягивающий и без того узкую, как рукоять кортика, талию, наконец, выскользнули изящные плечи, с накинутым белым мехом...

Это было чудо. Посреди изощренного железа подводной войны возникла Женщина, светясь, источая улыбки и тонкие ароматы... Она спустилась сюда, где мы должны были принять свою смерть по воле случая ли, судьбы или начальства, - в отсек-бункер, в отсек-эшафот, в отсек-склеп... Она вторглась в наш запретный жутковатый мужской мирок, насыщенный духом смерти...

Мы смотрели на нее...

Так смотрят грешники на сошедшего в ад Ангела.

Так смотрят монахи на искусительницу, заглянувшую в их суровую келью.

Так смотрят моряки на женщину - предвестницу несчастий...

Так смотрят дети на фею, которая пришла к ним на елку.

Она была слишком хороша, чтобы желать её.

Она принадлежала всем и никому.

И тем не менее мы одинаково рьяно лезли ей на глаза, старались что-то сказать, что-то показать, объяснить, удивить... И я тоже старался...

И я смотрел на неё во все глаза, ничуть не надеясь даже на проблеск её внимания.

Нас было слишком много.

Мы были все в одинаковых кителях, в одинаково грязноватых пилотках и с одинаковым восторгом взирали на нее.

Нас различали лишь звездочки на погонах, но что ей было до них? Что ей было до нас?

Сколько более интересных и обходительных поклонников знавала она? Сколько осталось их там, на берегу?

Не могу понять, как так случилось, что именно она теперь пишет мне письма и именно я посылаю ей свои послания при первой же возможности...

Утром вошли в состав завесы (мы самые северные). Однако нам дали неточное смещение, завеса изменила курс и конвой

прошел мимо нас. Произошло это по вине вышестоящего штаба. По мнению старпома (Баутина), нам не только неверно передали угол смещения, но и непродуманно рассчитали сеансы связи.

Из-за учений радиообмен, естественно, увеличился, и "шаман" почти не выходит из моей каюты со своими "портянками". А в каюте моей - очажок прохлады. Спать перебираюсь к старпому за кондицию. (В каюте старпома живет замкомбрига.)

Всплыли ночью - в 21 час - ненадолго, не на всю ночь, как бывало, мы же в завесе. Взяли звезду, выбросили отработанные пластины регенерации и камбузный мусор, провентилировались. Минут десять постояли на мостике. Он ещё не обсох после плавания под водой, и во всех его лунках, углублениях, впадинках стоит вода, будто только что прошел дождь.

Странно озирать ночной подлунный простор моря, зная, что полчаса назад нас здесь не было. Была просто рябая гладь, и на том месте, которое мы занимаем сейчас, тоже переблескивала под луной вода. Вот уж воистину, Луна - ночное солнце. Жаль, не бывает лунного загара.

Командир рассказывает вчерашний сон:

- Будто всплыли мы посредине гавани Фамагуста. Белые дома выходят к воде, как в Стамбуле. Надо немедленно погружаться. Глянул за спину - а там Гирин и Легоцкой (штурманские электрики) разобрали - один "Накат", другой "Рамку". Ах, трать-тара-рать! Нельзя погружаться, ведь зальем же и "Накат" и "Рамку" - как плавать станем?

- Может, наказать, товарищ командир? - шутит старпом. - Для профилактики. Все-таки предпосылка к нарушению скрытности плавания.

Облако, облитое сверху лунным светом. Оно подплыло под лунный шар, и луна лежит на нем, как яблоко на тарелке. Эх, "свет мой, яблочко, скажи..."!

- Еще три минуты покурим и погрузимся. - Командир прикуривает от симбирцевской сигареты. Однако не прошло и ста секунд, как раздается возглас метриста:

- Мостик, прямо по курсу работает самолетная РЛС. Сила сигнала один балл.

- Все вниз! Срочное погружение!

Чтобы меня не придавила туша старпома, я после первого же трапа скользнул в рубку. А потом спустился вслед за командиром. Это вызвало в центральном посту веселое недоумение. Как же так, ведь это командир задраивает верхний рубочный люк, потому последним и спускается.

- А я перепроверял.

Хохот.

Ужасно досадно: подлый "орион" укоротил нашу нормальную жизнь на две минуты. Еще целых две минуты можно было бы дышать морским воздухом и ночными звездами...

Лишь с погружением на сто метров вода в умывальнике становится холодной и хоть как-то освежает.

Политзанятий ввиду ожидания конвоя не было, и слава богу.

В час ночи заступил на свою вахту. Прошел по отсекам, опросил вахтенных о содержании углекислоты в отсеках. Больше всего её в седьмом 0,7 процента, так там и спит человек двадцать. Меньше всего, как ни странно, в дизельном - 0,4 процента.

Дни проходят быстро. Встаешь обычно к боевой тревоге на полуденное подвсплытие к сеансу связи. Три часа до дневного чая проходят до отказа забитые служебными делами. Потом ещё на три с половиной часа уходишь в отсеки, и в каждом есть свои дела. И только после ужина - в 20 часов начинается как бы мое личное время: пиши, дыши (на мостике, если всплыли), читай, играй на гитаре, только успей записать на пленку "Последние известия", принятые на поднятую для радиотелеграфистов антенну. Время до ночного чая (в 4 часа утра) проходит в общении с Гошей и травле в кают-компании с теми, кому не спится.

И все равно считаешь каждый прошедший день и с нетерпением ждешь, когда можно будет передвинуть рамку календаря на следующее число. А впереди - и подумать страшно! - ещё половина лета, вся осень, ползимы, а может быть, и вся зима...

Малая приборка. На утренний чай - блинчики с вишневым вареньем. У всех от малоподвижного образа жизни растут "кранцы" - животы. Провели рулеткой механика обмер "кранцев". У Феди-пома самая большая окружность. Он очень расстроился и решил сесть на диету. Вместо обеда героически обошелся одной банкой консервированной лососины. Но к вечеру не выдержал и к всеобщему веселью съел две тарелки борща.

Когда командир в кают-компании отсутствует, его полномочия переходят к старпому. Симбирцев в этой роли своеобычен.

- Прошу разрешения за стол! - просит только что сменившийся с вахты лейтенант Васильчиков.

- Штурман, ты, как Германия, приходишь к столу яств последним.

- Георгий Вячеславович, я прямо с вахты...

- А я - с гулянки?..

Но больше всех достается за столом лейтенанту Рудневу,

молодому помощнику командира, или Феде-пому. Кроме всего прочего, помощник отвечает за снабжение продовольствием. Конечно же, к концу похода приедается все, и вот тут-то для помощников начинаются черные дни.

- Самый лучший хлеб - Федины котлеты, - бросает невзначай Симбирцев. Это сигнал к обстрелу.

- Супчик тоже ничего, - кротко замечает механик. - Жидкий, но наваристый. Будешь с него тощий, но выносливый.

Помощник наполовину грузин, и ему нелегко сохранять на лице невозмутимую мину. Феде Рудневу, торпедисту по образованию ("торпедоболваночный факультет"), и без того тошно сознавать себя интендантом. Мы все знаем, что он ужасно стыдится своих провиантмейстерских обязанностей и в разговорах с девушками придумал себе романтическую должность - "командир абордажной группы". Нет такой должности на современном флоте.

- Ничего, Федор Кириллыч, Александр Блок тоже был провиантмейстером, - пытаюсь я позолотить пилюлю, - да ещё в армейской строительной дружине.

Руднев несколько оживает. Трудно поверить, что наш горластый тучный помощник - студент-заочник Литературного института. Но это так. Как ни таил Федя свою принадлежность к изящной словесности, бравый его оруженосец Шура Дуняшин выдал "командира абордажной группы" с головой. Прибираясь в каюте помощника, нашел рукопись Фединой повести и продолжил чтение в кают-компании, где был засечен доктором. В лодочной тесноте вообще невозможны личные тайны. Все знают друг про друга все, как в большой коммунальной квартире. Чаще всего это гнетет. Но иногда удивляет и радует. У нас как-то случился вечер неожиданных открытий. Вдруг выяснились поразительные вещи. Ну кто бы мог подумать, что командир в совершенстве владеет языком глухонемых (отец преподает в спецшколе), что лейтенант Васильчиков, румяный увалень, - бывший летчик, до морского училища занимался в аэроклубе; что механик окончил школу бальных танцев и может преподавать хореографию, что у старпома - диплом военного переводчика: изучал на курсах итальянский язык.

Общение в кают-компании, как и все на свете, происходит волнообразно. Порой вместе с общей усталостью накатывает волна глухого равнодушия друг к другу, если не сказать жестче...

За столом говорить уже совершенно не о чем. Единственное, что скрашивает тягость всеобщего молчания, - музыка из радиоприемника. Во всяком случае, каждый может сделать вид: молчит он-де не потому, что ему опостылели соседи, а потому,

что слушает песню. Пусть одну и ту же - в сотый раз подряд...

Зато потом наступает такой момент, когда пелену "черной меланхолии" искрой просекает живая общая беседа. С быстротой молнии обегает она круг немыслимо разных предметов. Будто все торопятся наверстать за недели молчания. Старинное флотское правило - не говорить за столом о служебных делах - писано не для нас.

Подводные лодки торпедировали не только классическую морскую тактику, но и классическую морскую этику, рожденную в кают-компаниях линкоров и крейсеров. Какой старпом будет проверять чистоту палубы в отсеках, пустив по ней фуражку белым чехлом вниз? Подводник лишь улыбнется, прочитав в романе, как офицеры, перед тем как взять вилки, повторяют "однообразным заученным движением жест восседающего во главе стола командира - ударом двух пальцев загоняют на место белоснежные манжеты".

Какие там манжеты, когда мы все сидим в майках-безрукавках! Порой удивленно оглянешься, услышав чью-либо фамилию со званием. С трудом верится, что все эти парни в просторных холстинах - лейтенанты и капитаны. Братаны большой семьи собрались за артельным столом. Никто из нас не годится друг другу в отцы. Самый старый - командир. Ему стукнуло на походе целых тридцать лет. Самый младший - лейтенант Васильчиков. Ему двадцать три.

Я не покривил душой, сравнив кают-компанию с семьей. Когда рискуешь жизнью сообща, между людьми сами собой вяжутся нити покрепче иных родственных. Редко с кем из домочадцев приходится узнать, почем фунт лиха, съесть пуд соли - тем более не поваренной, морской...

Ужин ещё не окончен. Мы беспечно позваниваем чайными ложечками. А командир сидит, подперев голову, налитую бессонницей. Ему решать всплывать или не всплывать. Два предыдущих всплытия были сорваны появлением патрульных самолетов. Потом по левому борту прослушивалась работа чужого гидролокатора - печально-звенящие фортепьянные звуки - "Бинь!" "Бинь!", будто в пустом и темном зале девочка бьет по самой тонкоголосой клавише. Почему девочка? Может быть, потому, что англичане - гидролокатор английский - отнесли свои корабли к женскому роду и в третьем лице называют их "она". Галсирует сейчас там наверху эдакая сорокатысячетонная "девочка" с ядерными глубинными бомбами на борту типа "Лулу".

От противолодочной самонаводящейся торпеды практически нет спасенья. Радиус реагирования её 2700 метров, мы же слышим её всего за полтора километра. Не поможет и срочное

всплытие: наша вертикальная скорость явно недостаточна для уклонения. Правда, есть ещё "шумилки", которые выстреливаются специально для отвода на себя торпеды. Но для этого надо вовремя её услышать. Да и успеет ли она навестись на них? Вот в чем ответ на вопрос "быть или не быть?".

Гидролокатор давно стих: замирающие посылки удалились по одному из курсовых пеленгов. Значит, корабль ушел вперед, так ничего и не обнаружив. А если вернется назад?

Весь день поверхность над нами была красна от днищ и килей проходящих сухогрузов, танкеров, лайнеров. Мы форсируем под водой Тунисский пролив одну из самых оживленнейших "узкостей" Средиземного моря - старинный торговый путь. Всплывать в таком месте - все равно что приподнимать крышку водосточного колодца посреди Нового Арбата: того и гляди, придавит её вместе с головой чье-нибудь колесо. Но всплывать надо. Электролит в аккумуляторах разрядился "до воды". Решай, командир, решай...

- Ну что, старпом, будем делать?

- Горизонт чист, товарищ командир...

- Что-то не верится... Акустик, включи-ка внешний динамик! - кричит командир в коридор отсека. Рубка гидроакустика рядом - через проход. Щелкает тумблер, и кают-компанию заполняют шумы подводного мира. Резкий певучий вопль заставляет всех вздрогнуть. Это сциена - одна из поющих тропических рыб.

- Ишь, кошечка заорала! - смеется Симбирцев.

- Кошечка... - устало улыбается командир, - вахтенный офицер, циркуляция влево! Прослушать кормовой сектор.

- Есть циркуляция влево! - откликается из центрального поста Федя-пом. - Руль лево на борт!

Подводная лодка медленно разворачивается.

Долгое верещанье ревуна.

- ...Тревога. По местам стоять - к всплытию!

Любое всплытие всегда слегка будоражит. Дожевывая на ходу и подталкивая друг друга, офицеры ныряют в круглые межпереборочные лазы.

Командир поднимается в боевую рубку - на перископную площадку. Я забираюсь следом. Командир опускает нижний рубочный люк, и мы остаемся втроем - с рулевым-вертикальщиком - в герметичной овальной капсуле. Трудно подобрать более точную иллюстрацию к слову "самоотречение", чем задраивание нижнего рубочного люка при запертом верхнем. Всякий раз при этом командир как бы вычленяет себя из корпуса подводной лодки. Если киль надводного корабля случайно раскроит боевую рубку - она выступает высоко вверх и всплывает

первой, - то вода не ворвется внутрь субмарины. Погибнут двое, но экипаж останется цел.

Для того чтобы на подводных лодках появился нижний рубочный люк, должна была затонуть английская субмарина А-1. Летом 1904 года английский же линкор "Беруик Касл" снес ей боевую рубку во время маневров. Теперь нет такой подводной лодки, вход в которую у основания прочной рубки не перекрывался бы вторым - нижним люком. Люк этот надо бы красить в красный цвет, как храм, воздвигнутый на крови. На подводных лодках, наверное, нет ни одного вентиля, ни одного механизма, внедрение которых не было бы оплачено человеческими жизнями.

Стою в рубке и выискиваю кусочек любого прохладного металла, к чему бы можно было прислонить перегретый лоб. Жарко.

- Штурман, время захода солнца?

- Зашло, товарищ командир. Пять минут назад.

- Почему не доложили?

Лейтенант Васильчиков забывчив, как студент философского факультета, немыслимое в штурманах качество. И опасное. Хорошо ещё командир по профессии навигатор, золотой медалист.

- Сегодня полнолуние, товарищ командир! - уходит от прямого ответа лейтенант. - Восход луны через пятнадцать... Виноват, через пятнадцать с половиной минут.

Запоздалое щегольство точностью. Командир все равно хмурится - то ли недоволен рассеянным штурманом, то ли луной, которая будет светить, как прожектор, и всю ночь бить зарядку аккумуляторной батареи.

Мы всплываем, вспарывая штилевую поверхность, что над нами.

Из колодца под ногами бесшумно вознеслось тело командирского перископа с толстыми - "мотоциклетными" - рукоятями. Красный "зайчик" живого, настоящего солнца выскочил из окуляра и, скользнув по щеке командира, растворился в сумраке рубки. Я не видел солнце целую вечность и сетчатка моих глаз растрескалась, как земля в засуху. Целебный алый блик. Откуда солнце? По всем расчетам, давно зашло.

Командир быстро озирает горизонт, обходя по кругу зев перископной шахты.

- Штурман! - запрашивает он в микрофон. - По какой таблице вы рассчитали солнце? Какого месяца?

- Виноват, товарищ командир! По прошлому...

Я понимаю, чего стоит командиру не разразиться сейчас

бурной тирадой. Я ценю его умение впрессовать в три коротких слова эмоции чудовищно высокого давления:

- Виноватых бьют, штурманило. И даже в церкви!..

- Ясно... - вздыхает в микрофон Васильчиков. По этому вздоху легко представляешь его круглую, искренне огорченную физиономию.

Солнце сядет ещё через четверть часа. Придется погружаться - не болтаться же на опасной перископной глубине.

- Посмотри! - подзывает командир. Я прикладываюсь к зеленоватому глазку. В четком окружье - на красной дорожке - белый парусник. Большая каютная яхта. Смуглый парень и девушка в желтом купальнике. Я успеваю разглядеть даже транзистор, привязанный к мачте. Почему-то показалось, что из его динамика непременно звучит танго "Утомленное солнце нежно с морем прощалось...". Хоть бы побыстрее оно попрощалось. У нас впереди ещё лунная прогулка с форсированной зарядкой... Интересно, чувствует ли эта парочка на себе наш взгляд, пристальный немигающий взгляд перископа?

- Ну что, Андреич, - тычет мне пальцем в бок командир, - не хочешь лодками махнуться?

У меня перед глазами проносится вдруг анфилада отсеков - от носового до кормового. Как будто мне и в самом деле предстоит покинуть их навсегда. Родные опостылевшие лица, тесное измасленное железо...

- Да никогда в жизни!

Я сам поражаюсь искренности ответа.

Мы поднырнули, и окуляр перископа застлало нежной, почти небесной голубизной, разве что чуть более плотной и темноватой. Отчетливо видна выдвижная мачта антенны; солнечные блики трепещут на её отполированном стволе. Над ней колышется, рябит, пляшет неровная пленка поверхности. Я вижу изнанку волн. Поплавать бы здесь с аквалангом!..

Парусник удалился, солнце уползло за край моря, и мы всплываем в крейсерское положение.

НОЧНОЕ ВСПЛЫТИЕ

- Пятый, шестой - по местам стоять! К зарядке аккумуляторной батареи!

Всплыли, закачались.

- Отдраен верхний рубочный люк! - Ничто не звучит на лодке с такой радостью и бодростью, как этот возглас вахтенного офицера. Выбираемся на мостик.

- Сигнальщика наверх! Управление машинными телеграфами - в рубку!

В ограждении рубки - как в беседке после дождя: сыро, мокро,

сверху падают капли. И пахнет рыбой. Наверное, прошли сквозь косяк макрели или пеламиды. В ячейках обрешетника вспыхивают огненные точки светящихся рачков. Морская вода - жидкая жизнь, опусти в неё кусок железа, и оно зазеленеет.

Где бы мы ни всплывали - одна и та же картина: полумесяц, море со струистым отливом, черный скат лодочного борта. Вечный треугольник: луна, горизонт, рубка. Все вершины соединены взглядом и лунной дорожкой.

Сегодня к ним прибавилась ещё одна точка - высверки далекого маяка. Плоские лучи неторопливо шлепают по морской глади. По курсу - остров, один из тех, что соединял некогда Европу с Африкой. Теперь на нем частокол, разгораживающий материки стальной гребенкой чужих ракет.

- Мостик! Поднимается зенитный перископ!

Мы осторожно подаемся вперед, освобождая место за спинами.

Лоснящийся ствол перископа плавно выныривает из "бутылочного" горла тумбы, быстро идет вверх и утыкается в созвездие Девы. Не щекотно ли ей?

Старпом успел нахлобучить на головку перископа свою пилотку. Перископ повертелся, повертелся и пошел вниз. На мостик вылез лейтенант Васильчиков, и чертыхаясь, стал протирать наружные линзы.

- Черт, не видно ничего...

Старпом тихо ухмылялся. Васильчиков нырнул в рубку, перископ снова пошел вверх и снова со старпомовской пилоткой на "глазу". Снова выскочил обескураженный штурман.

- Георгий Вячеславович, похоже запал противосолнечный фильтр...

- Не может быть... - деланно удивляется старпом.

- Сейчас ещё раз проверю.

Эти "еще раз" повторились четырежды, пока лейтенант не понял, в чем дело, и не взмолился.

Скучно.

Штурман берет в перископ пеленг на маяк, расположенный в башне старого монастыря. "В трех кабельтовых к северу, - сообщает лоция, полузатопленный корабль". Фраза из пиратской повести, а не строка документа.

Светоточивые приборы за толстыми глубинопрочными стеклами прикрыты пилотками.

Млечный Путь похож на зеленоватый луч прожектора. Созвездия в сумерках проявляются медленно, точно проступают на гигантском листе фотобумаги. Сегодня их бессчетное множество. Небо в сплошном звездном зареве. Иероглифы

зодиака. Когда в Москве мне захочется вспомнить наш поход, я посмотрю на звездное небо.

- Проверка машинного телеграфа!

Короткий перезвон в глубине прочной рубки.

- Исполнять приказания машинного телеграфа! Начать зарядку аккумуляторной батареи!

Слова срываются с губ командира, как ритуальное заклинание, приводя в действие механизм за механизмом.

Взорвался первый выхлоп, и дизеля забубнили мерно и глухо.

Идем, сливая с чернотой ночи мокрую чернь своих бортов. Море блестит, подмасленное луной. Иной раз волна выгнется параболой и сверкнет лунным зайчиком прямо в глаза.

Штиль незаметно сменился легкой зыбью с необыкновенно сильной фосфоресценцией. Волны искрятся зеленым мерцанием. Порой от наших бортов отшныривают самые настоящие зеленые молнии, и тогда видно, как под водой вспыхивают фосфорические шары. Подножия волн озаряются слабым таинственным светом, словно кто-то из глубины подсвечивает их фонарем.

Подводная лодка в сплошном ореоле, будто за свои многомесячные скитания обрела нимб святости. Санта-субмарина!

Я гляжу вверх и представляю, что вся эта звездная россыпь - огни большого города, над которым наша лодка проплывает, как дирижабль бесшумно, плавно, - и сразу же закружилась голова от захватывающей дух перспективы.

Полнолуние в облаках рождает картины волшебного фонаря. Лунная дорожка то сокращается до размера цирковой арены, то вытягивается в широченный проспект от горизонта до нашего борта.

Иногда лунные лучи, обрушенные в прореху между облаками, проецируют гигантскую человеческую фигуру в зеленовато-прозрачном монашеском одеянии. Заметишь такую поднебесную статую из тумана и лунного света - и вздрогнешь от благоговейного ужаса. Представляю, каково наблюдать такие зрелища с испанских субмарин, где в экипажах сплошь католики.

Леонид Андреев считал, что "моряки... окруженные безднами, всю жизнь ощущают близость смерти; еженощно созерцая звезды, они становятся поэтами и мудрецами. Если б они могли выразить то, что ощущают когда-нибудь в Индийском океане, стоя на вахте под огромными звездами, они затмили бы Шекспира и Канта...". Чертовски лестное признание. Но созерцание двух бездн - космоса и океана - действительно не проходит бесследно.

Всякий раз, когда выбираешься ночью на мостик, можно сойти с ума от перепада масштабов: внутриотсечный микромир,

где ты поневоле близорук, ибо ни одну вещь не рассмотришь с удаления больше трех метров, и вдруг - через десять ступенек вертикального трапа - взгляд вырывается в космический простор, перепрыгивает с Луны на Полярную звезду, с Альтаира на Вегу...

- Мостик! По пеленгу сто десять обнаружена работа самолетного локатора. Сила сигнала два балла. Метрист.

- Есть, метрист! Стоп дизеля! Все вниз! Срочное погружение!!

Древняя война рыб и птиц продолжается в рукотворном обличье тех и других...

Подводные лодки внедрены в бирюзовую толщу моря личинками смерти. Мало кто из прибрежных жителей подозревает, что их смерть вызревает в морских глубинах в стальных оболочках субмарин. Голубой пирог Средиземноморья, который так щедро кормил 300 миллионов европейцев, арабов, африканцев, заражен черными стальными коконами, как каравай личинками куколя.

Подводная лодка и самолет в истории техники почти ровесники. Последнему повезло больше. Кроме боевого применения, ему нашли множество мирных профессий. "Самолет научил нас двигаться по прямой, - утверждал Сент-Экзюпери. - Едва оторвавшись от земли, мы покидаем дороги, что сворачивают к водоемам и хлевам или вьются от города к городу. Отныне мы свободны от милого нам рабства, не зависим больше от родников и берем курс на дальние цели... Самолет - машина, но притом какое орудие познания!"

То же самое, только с большей горечью, можно воскликнуть и о подводной лодке: оружие, но какое орудие постижения праистоков жизни Океана!

Высота и глубина - суть два направления одной вертикали. У каждой высоты свой горизонт, у каждой глубины свой цвет.

Если "самолет научил нас двигаться по прямой", то субмарина открыла нам многоэтажность моря. Оно теперь так же эшелонировано, как и пространство над землей. Кто подозревал о "жидком грунте" - слоях с повышенной соленостью, на которых хорошо удифференцированные подлодки могут "возлежать", как на придонном песке или гальке? Кто знал о подводных звуковых каналах, о слоях акустической тени, о вертикальных волнах и многом ином, пока за дело не взялись специалисты по уничтожению подводных лодок?

Человек, не научившись толком жить под водой, великолепно умеет воевать в её толще.

ЧТО СТРУИТ НОЧНОЙ ЭФИР...

Мы плывем, вторгаясь своими антеннами в ночной эфир.

В эфире полощутся грустные арабские песни. Чей-то

гортанный голос говорит гневно, задыхаясь. Похоже, что у оратора за спиной винтовка и он только что вырвался из перестрелки. Не палестинец ли? А через одно-два деления на шкале - томный голос итальянки, снедаемой ночной южной скукой. А ещё дальше - хоральные перевздохи органов, биг-битовские ритмы, визгливый хохот тромбона... Средиземноморское человечество разгородило свои лазурные побережья пограничными столбами и радиочастотами. Эфир ныне - такая же ипостась государства, как и его территория, прибрежные воды, континентальный шельф. А все-таки он общий для всех, как и Мировой океан, ночной космос, дневное небо.

Эфир забит голосами, будто все дикторы мира собрались в одной комнате перед одним микрофоном. Восточный базар: скороговорка одних, ленивое пение других, бой барабанов...

Какая странная музыка! Она сплошь составлена из ритмичного, зловеще-глухого барабанного уханья. И только время от времени на мрачном фоне возникает грустное пение флейты. И снова долгая пауза, наполненная гнетущим буханьем и ожиданьем этой тонкой исчезающей мелодии, похожей на танец босых девичьих ног среди частокола солдатских сапог.

Это была музыка Ливана.

"Маяк" почти не слышен. Московская волна тонет в треске разрядов. По ионосферному прогнозу - сильная магнитная буря. Удалось разобрать только пять слов:

"...Засеяно шестьсот гектаров сахарной свеклы". Потом прорвалась песня Людмилы Зыкиной и быстро стала гаснуть - мы погружаемся, антенны уходят в воду.

У меня в каюте лежит папка с газетными вырезками, где идет речь о предложениях - их много! - вывести из зоны Средиземного моря все подводные ракетоносцы. Там же хранится и карта, вырезанная из "Лайфа". На ней помечены радиусы досягаемости баллистических ракет, которые нацелены на нашу страну с акватории Средиземного моря. Северная кромка зоны сплошных разрушений проходит по границе моей родной Тверской области и соседней, Владимирской. О том, как будет выглядеть удар из-под воды, поведал американский репортер в "Нью-Йорк тайм мэгэзин":

"Запускающее устройство смонтировано во вращающейся рукоятке, напоминающей рукоятку кольта 45-го калибра, только на этой ручке нет ствола. Вместо него к рукоятке прикреплен электрический шнур, который соединяет её с консолью ЭВМ. Рукоятка сделана из тяжелой пластмассы с насечкой для уверенного захвата. Электрический шнур выглядит как шнур обыкновенного тостера или утюга.

Для тренировок предназначена черная рукоятка, а для реальных пусков красная... Если это война, то вахтенный офицер объявляет: "Боевая тревога! Ракетная готовность". Если же это тренировка, то команда звучит: "Боевая тревога! Ракетная готовность. Тренировка".

Сообщение о действиях в чрезвычайной обстановке поступит от президента..."

- Мостик! По пеленгу... обнаружена работа самолетного локатора. Сила сигнала два балла. Метрист.

- Есть метрист! Стоп дизеля! Все вниз! Срочное погружение!!

ПИСЬМА! ПИСЬМА!! ПИСЬМА!!!

Нечаянная радость. Вначале пришла радиограмма: "В вашем районе дрейфует полузатопленная шлюпка. Соблюдать осторожность при всплытии". А вслед за ней распоряжение - всплыть, подойти к борту танкера, заправиться водой и получить почту.

Письма! Ждет ли их ещё кто-нибудь так, как ждут подводники! Разве что зимовщики в Антарктиде, когда самолет задерживается на полгода... На подводные лодки корреспонденция никогда прямо не попадает. Мешки с почтой кочуют по всему океану, пока, наконец, чудом на какой-нибудь якорной стоянке, у черта на куличках, залетный тральщик или эсминец не передаст на ободранную штормами и обросшую зеленью подлодку экстренный семафор: "Вам почта".

Весть о почте облетела всех и сразу, и в отсеках воцарилось ожидание почти болезненное: что-то там дома... Предчувствия и предвкушения...

Ликовал кок Маврикин. Новость застала его в душевой кабинке, и теперь он радостно всем сообщал:

- Это я почту намыл!.. Это я!..

Из-под настила в первом Костя извлек свою трехрядку, развернул мехи, и под визгливо-голосистые удало-бесшабашные переборы в отсеке сразу повеяло деревенской гулянкой. А он сидит на торпеде, мичманский погон перехлестнут ремнем, гармошка на коленке, подбородок вскинут, взгляд сосредоточенно-отрешенный, точно и сам удивлен, что выделывают его пальцы. И флотская удаль в прикушенной губе. Ни дать ни взять - Садко в морском царстве... Эх, русский человек, тульская трехрядка! Вечером получили "добро" у старшего на рейде стать к танкеру. Из иллюминаторов осанистого судна торчат жестяные совки-ветрогоны. Жарко. Под высоким бортом колышется пронзительно синяя, словно спирт-сырец, средиземноморская вода.

Матросы на палубе танкера гражданские, и мы разглядываем

их смуглых, длинноволосых - как инопланетян.

В первую очередь передали мешки с почтой. Я хлопочу возле них, как инкассатор на людном вокзале, ибо почту готовы растерзать прямо на палубе.

Ну, конечно же, в кают-компании уже начали рвать пакеты, и доктор раздает письма. Но это моя святая обязанность, и я затаскиваю все мешки к себе в каюту. Они забивают её доверху, так что мы с доктором едва в ней вмещаемся. Вспарываем тугие свертки суточной почты боцманскими ножами и потрошим их, словно рыб. Письма вложены между скрученными в трубку журналами, и мы выгребаем их дрожащими от нетерпения пальцами. Письма! Письма!! Письма!!!

Я рассовываю свои конверты по карманам, даже не прочитав толком - от кого. Только автоматом отбивает в сознании: "Не от нее... Не от нее... Не от нее..."

Ночью никто не спал - все читали и перечитывали письма. Ходили по отсекам, делились новостями. Информационный взрыв.

У лейтенанта Васильчикова, минера и командира торпедной группы, родились сыновья. Поздравлений и шуток - через край, Васильчиков на радостях подарил мне заветную шкатулку из-под палубных часов - сам принес, без всякого торга.

Помощник Федя в трансе. Письма от молодой жены где-то гуляют по морям-океанам. Зато пришел конверт от двоюродной тетки.

- Сто лет бы от неё не получал!..

У командира умерла бабушка. У меня - дед по материнской линии, деда Миша, Михаил Романович Соколов. Бабушкины каракули сообщали, что "в гробу он лежал красивый, как артист". Предчувствуя кончину, он за год начал раздавать свои вещи. Мне достался полевой цейсовский бинокль - память первой германской, коробка с медалями за войну прошлую, пакетик с маминой прядью и надписью "Женя Соколова. 1941 г.", бумажник с фронтовыми письмами и фотокарточками.

Только-то и осталось от восьмидесятилетней жизни? От деда осталось на земле все, что полагается, по словам мудрецов, оставлять человеку: детей, вырытый колодец, посаженное дерево. Двух дочерей оставил Михаил Соколов детского врача и школьную учительницу... Дубок, клен и рябину мы сажали с ним в подмосковном Абрамцеве. Там же на моих школярских глазах вырыл он и колодец. Прежде чем лопата врезалась в землю, он долго формовал бетонные кольца, а когда отлил их с дюжину - выкатил на лужайку самое сухое и прочное, влез в его окружье и стал подкапывать. Когда кольцо осело краями вровень с землей,

он поставил на него новое и продолжал рыть вглубь пока оно не ушло вниз. Со дна шестиметрового ствола забил родник. "В водяную жилу попал", - радовалась бабушка и бросила на счастье серебряный крестик. Вода в окрестных колодцах была мутно-глинистой, а в дедушкином прозрачно-ледяной.

Сколько помню себя, заглядывать в колодцы всегда было страшновато. Казалось, ни один из них не имеет дна, и ровный бетонный ствол уходит сквозь воду в самые тартарары. Бабушка пугала меня: "Не заглядывай, водяной утащит!"

Я заглядывал, и "водяной" утащил-таки меня...

Я вспомнил бабушку и нечистую колодезную силу, когда впервые посмотрел во входную шахту подводной лодки через верхний рубочный люк. Тусклый стальной колодец уходил вниз, в темноту, и на дне его краснел едва высвеченный круг палубного настила.

Колодец - это всегда нечто мрачное и таинственное. В "колодцы смерти" - жертвенные шахты у ацтеков на Юкатане - бросали самых красивых юношей и девушек. А тут, на лодке, то и дело надо спускаться в колодец и вылезать из него. Его стальная труба стала единственным путем, связующим нас с поднебесным миром... Ночью, на всплытии, когда выбираешься по стальной шахте, над головой, в окружье распахнутого люка, покачиваются звезды. Кажется, будто лезешь по трубе телескопа...

За полночь в мою каюту постучал старпом:

- Не спишь, Андреич? Выпить чего есть?

В руке письмо, в глазах - себе не верю - слезы. Впрочем, сентиментальность - один из признаков душевной усталости в конце похода.

- Есть. - Я достаю из рундучка аптечный пузырек с настойкой лимонника. Двадцать капель в чай прекрасно снимают усталость. Симбирцев разливает остатки - по десять граммов - в пластиковые футлярчики из-под фотопленки.

- Давай хоть символически... За упокой души... Ольга Павловна на "жигулях" разбилась... Не вписалась в поворот Ольга Павловна... Снежная королева, полярная звезда подводного флота, красавица и ...в свои немыслимые тридцать пять - доцент мореходного училища...

...Она прикатила на своих злосчастных "жигулях" прямо на причал чуть ли не к трапу подводной лодки. Был День Военно-морского флота. Мы, как всегда в таких случаях, стояли у стенки городского морвокзала и принимали по случаю праздника - экскурсантов. Это планида у нас такая, как у самого нового, а значит, самого чистого и исправного в своей серии корабля. Длинная вереница студентов, домохозяек, рыбаков, школьников

тянулась к верхнему рубочному люку, где ловкие матросские руки помогали женщинам и детям спускаться по вертикальному трапу. Симбирцев прохаживался рядом и следил за порядком.

- Прими мальчонку, Еремеев! - кричал он в люк.

- Я за ручки его.

- Да смотри ручки-то не выдерни!

- Не бойтесь, тарщь-кап-нант! Матрос ребенка не обидит!

Люди улыбались, слушая эту перепалку. Ольгу Павловну Симбирцев сразу выделил из толпы и взялся лично провести по отсекам. В пятом, дизельном, гостья оступилась и уронила белую туфельку под пойолы. Моторист достал её из трюма полную соляра и вручил Ольге Павловне. Та растерянно оглядывалась, не зная, куда вылить бурую жижу - все блистало чистотой.

- Ну вот, - улыбнулась она. - Раньше гусары пили из туфелек дам шампанское...

Симбирцев взял у неё модельную итальянскую "лодочку" и вдруг, к ужасу всех присутствующих, большими глотками стал пить соляр.

Я не знал, что соляр безвреден, и потому рванул из его рук туфельку жижа выплеснулась на пойолы, но все равно эффект был произведен. Симбирцев, в тон даме, осадил меня куда как холодно:

- Что за манеры, капитан-лейтенант!

Он промокнул платком усы, и на батисте осталось бурое пятно.

- Прошу вас! - воскликнула женщина. - Подарите платок. Буду помнить, что не перевелись ещё мужчины!

Старпом вручил ей туфельку, накрытую платком, щелкнул каблуками:

- Разрешите пригласить вас на ужин. В "Шестьдесят девятую параллель..."

- С удовольствием! Хоть на Северный полюс!

Так они познакомились. Она была старше его лет на десять, но он дважды делал ей предложение...

В День рыбака мы гуляли по городскому парку втроем. У высоченного шеста с петухом в клетке толпился народ. Парень в майке и шляпе сполз под общий хохот, не добравшись и до середины.

- Р-разойдитесь! - дурашливо гаркнул старпом, и все почтительно расступились. Симбирцев вручил мне фуражку, тужурку, галстук, сбросил ботинки и с легкостью, невероятной для столь грузного тела, влез по шесту до самого топа, снял клетку с испуганным петухом. Он вручил трофей Ольге Павловне под аплодисменты.

- Будет жить у меня на балконе, - постановила Снежная королева. - Я назову его в вашу честь, сеньор: Гошей...

Прогулку мы продолжили вчетвером - клетку с петухом, как не приличествующую флотскому мундиру, несла в руке Ольга Павловна.

На набережной у большого самовара стояла очередь.

- Ну вот, - неосторожно вздохнула Ольга Павловна. - Придется искать автомат. Пить хочется...

- Не придется, - пообещал Симбирцев и пробился под возмущенные возгласы к самому столу.

- Почем самовар, мамаша?

- Не продается.

- На, забирай! - Старпом выложил пачку красных купюр, и бывалая портовая "мамаша", не будь плоха, тут же исчезла, бросив на произвол судьбы трехведерный агрегат, дюжину стаканов и коробку сахара.

Симбирцев галантно преподнес Ольге Павловне чай, а потом встал к крану и угощал покоренную публику, пока его не сменила разбитная деваха с рыбоконсервной фабрики.

Незадолго до нашей "автономки" Ольга Павловна вышла замуж за флагманского минера.

Да, черная в этот раз пришла нам почта. Впрочем, на трех ушедших из мира трое вступивших в жизнь.

Динамическое равновесие...

От танкера уходим к своей плавбазе "Федор Видяев", которая тоже пришла на якорную банку. Там штаб бригады. Там втроем - командиру, мне и старпому - держать ответ за то, как мы проплавали первую треть "автономки". Быстро подбиваем запущенные журналы, бреемся, подшиваем белые подворотнички на "тропичку".

Продулись нормально. Без особых замечаний.

Пока нам перегружают вместо практической торпеды боевую, начальник штаба приглашает нас с Неверовым на чай. В салоне флагмана - что во дворце после окопов. Ведем светскую беседу, помешивая ложечками огненно-красный чай в стаканах с подстаканниками. На столе накрахмаленная скатерть. На стене картина в золотом багете - "Золотая осень"; с тихой реки, засыпанной червонными листьями, веет вполне реальный ветерок, потому что под картиной установлен японский вентилятор.

Через два часа нам уходить из этой благодати на позицию; в распахнутом иллюминаторе салона качаются отсветы нашего прожектора, подводная лодка нетерпеливо побивает в толстенные кранцы плавбазы, словно ей не терпится нырнуть в родную

глубину. А мы все про питерские театры да арабские базары... Но о женщинах - ни полслова. Табу. Потом подгребают офицеры штаба, среди них флагманский анекдотчик и травила капитан 1-го ранга Прудников, офицер наведения подводных лодок из штаба 5-й эскадры. Прудников - эта театр одного актера.

- Сижу в Полярном дежурным по эскадрону в рубке на причале. Смотрю, бежит ко мне мой зам. Глаза на лбу, как у Моше Даяна.

- Что стряслось, Васильич? Неужто жалованье за прошлый год выдали?

Ну, зам у меня не просто зам, они ж теперь все психологи, блин... Вот он, чтобы не травмировать мою нежную командирскую душу, издали подъезжает:

- Товарищ командир, вы сказки в детстве читали?

- Смотря какие, - говорю, - про то, как Маша с тремя медведями развлекалась, читал. И про златую якорь-цепь на дубе том тоже читал.

- А про то, как Герасим Муму утопил?

- Так, - говорю, - все ясно! Автомат утопили...

Зам так и охнул:

- Товарищ командир, ну вы прямо ясновидящий!

- Ясно вижу, что ничего нам не будет. Ни мне - академии, ни тебе, Васильич, нового звания, а может, и старое вернут.

Бегу на родной ракетно-ядерный исполин так, что кортик по корме наяривает, как пропеллер у Карлсона. Вахтенным у трапа стоял матрос Куюнга, что в переводе с корякского или нанайского означает Сушеный Окунь, а по нашему "Таранька".

- Здорово, Куюнга, Карась Сушеный! Однако, зачем автомат утопил?

- Тавалиса командира, она сама, пылядь такая, утопла.

- Как сама?

- Ветер шибка дула, я волотник поднимала, а она, пылядь такая, сама в море упала и утопла. Шибко железная.

Спускаюсь в центральный пост, записываю номер "утопшего" автомата и бегом на пирс к водолазам. А курбан-баши у них мичман Подопригора. Он тебе что хошь подопрет и сопрет. Серьезный мужчина. Чай пьет.

- Чай будете? - спрашивает. - Только заварки нет. И сахар не получили.

- Дорогой Никифор Терентьич, у нас ЧП. Калашникова утопили.

- Это кока, что ли? Давно пора...

- Автомат утопили. Канистру "шила" ставлю.

- Зараз достанемо...

Подгоняет он свою драную фелюгу к моему пароходу, высвистывает своего бойца-водолаза, рубаху, шлем и груза несут. А боец - дитя перестройки, дистрофа, ему не то что под воду, ему по причалу без двух кирпичей в кармане не пройти - ветром сдует. На фига ж мне такой концерт по опере Фауста "Люди гибнут за металл"? Его ж, этого бойца, потом на родину в деревянном бушлате отправлять придется. Глубина у причала 28 метров. Отдаст концы в воду раньше, чем на грунт упадет.

- Товарищ капитан першого рангу, вы зря колотитесь! Мой боец хоть и тощий, но уфатистый. Если Родина прикажет, мы и шинель в трусы заправим!

Ну, ладно. Убедил... Я этому Прошке в иллюминатор бумажку сую:

- Бери только вот с этим номером! Нам чужого не надо.

Там на грунте за сорок лет столько железа нападало... Полез водолаз в воду, раздулся, как жаба, не тонет. Сникерсов мало ел. Потом воздух стравил - погрузился. Я ему в телефон:

- Ну, что видишь, сынок?

- Буль-буль...

- Как самочувствие, доложи!

- Нормально, буль - буль...

- Что видишь?

- Огнетушитель.

- На хрен его! Автомат ищи!

- Буль-буль...

- Что видишь?

- Спинку от койки.

- На хрен спинку! Автомат ищи!!

- Якорь с цепью... Лагун без ручки... Лисапед без педалей... Рельса без шпалы... Радиатор без труб... Автомат без рожка...

- Номер какой?

- Темно. Не вижу.

- Всплывай!

Всплывает - раздулся, как жаба, подтягиваем к борту. Наш автомат! Потом и рожок подняли. Ну, автомат в пирамиду, бойца на камбуз энергозатраты восстановливать, я мичману Подопригоре два "сабониса" спирта вынес - для промывки шлангов. И тут на причал черная "Волга" заезжает. И вылезают из этого "черного воронка" командующий флотилией и начальник особенного отдела. Ему уже стук прошел по всем инстанциям. Ну, "мохнатое ухо" сразу ко мне:

- Доложите, при каких обстоятельствах потеряно боевое оружие, доверенное вам Родиной!

- Никак нет. Ничего не теряли. Все, что Родина доверила,

храним за семью замками в опечатанном виде!

Особист в пирамиду - шасть! Все автоматы на месте. Номера сличил все совпадают.

- Хорошо. А зачем водолаза спускали?

- Так что разрешите доложить - для осмотра корпуса на предмет диверсий боевых пловцов.

- С какого бодуна вам это приспичило?

- У борта подводного крейсера вахта заметила тюленя. Возможно натовского. Согласно инструкции ПДСС приказал осмотреть подводную часть подводной лодки.

- Где это вы тут тюленей нашли?

А зима холодная была, тюлени в гавань на прокорм приплыли. Я чекисту бинокль в руки.

- Извольте полюбоваться - вон они, скоты, жируют. И кто из них завербованный - это уж вам решать.

Тот к Куюнге.

- Ты тюленя видел?

- Видела, видела! Мы на них всем стойбищем ходим!

Ну, уж тут наш адмирал слово взял:

- Товарищ матрос, за проявленную бдительность во время несения вахты объявляю вам благодарность и десять суток бессрочного отпуска с выездом на родину, век бы тебя не видеть.

Отправили мы Куюнгу в краткосрочный отпуск и больше его не видели никогда. Однако, шибко далеко эта тундра Камчатская...

Прудников начал следующую историю, но тут пришел Федя-пом и испортил всю малину:

- Товарищ командир, закончили погрузку торпеды!

Это значит - по коням!

Самое главное: идем в Тирренском море, там под Неаполем в Гаэте штаб НАТО южно-европейского ТВД, там прорва чужих кораблей, там с береговых аэродромов на Сардинии то и дело взлетают патрульные самолеты, но зато, если мы сохраним скрытность и не случится с нами никаких ЧП, нам дадут через месяц заход в Бизерту. С тем и отваливаем от борта "Федора Видяева".

Командир бригады и начальник штаба берут под козырек. Мы тоже вскидываем ладони к матерчатым козырькам своих ярко-синих тропических пилоток.

"Аве, Цезаре, моритури те салютант...", как говорят в Тирренском море.

ГЛАДИАТОРЫ ТИРРЕНСКОГО МОРЯ

И снова размеренная рутина позиционной жизни: ходим галсами по нарезанному квадрату, словно хищник мечется в

клетке. Главное, не попасть в зону прослушивания береговых гидроакустических станций. Их тут по всему Аппенинскому "сапогу". Мы в самом "логове" 6-го флота. Поднять нас могут за милую душу... Скрытность, скрытность и ещё раз скрытность.

На вечернем всплытии боцман подвязал рынде язык, чтоб не звякнула ненароком. Нам дали режим полного радиомолчания. Наши антенны будут работать только на прием.

А у меня в каюте сгорел вентилятор. В пекле аккумуляторного отсека это такая же потеря, как если бы в Сахаре у бедуина сдох верблюд. Жара невыносимая. Сосновые переборки потекли смолой, плавятся пластилиновые печати на сейфах и пайковый шоколад. Чтобы уснуть в этой сауне, приходится заворачиваться в мокрую простыню. Но она высыхает быстрее, чем удается уснуть. Тогда прошу вестового поливать меня, закутанного в простыню из чайника каждые два часа. Шуре эта затея понравилась, и он исправно, как садовник грядку, поливает меня из чайника. Не зря говорят: в жару простудиться легче, чем в холод.

Простыл зверски. Три часа ночи. Пробираюсь в кают-компанию и подсаживаюсь к столу, пока с него не убрали остатки ночного пиршества. Болит горло. Я лечу его горячим чаем с алычовым экстрактом. Что может быть приятней для простуженного горла, чем этот кисловатый элексир? Да будет благословенна алыча и все семейство алычовых!

Рядом побалтывает ложечкой в стакане старпом. У нас с ним все рядом места за столом, каюты в отсеке, столы в береговой канцелярии. Наши пистолеты хранятся в соседних ячейках.

- К этим ночным завтракам так привыкаешь, - жалуется Симбирцев, - что даже дома просыпаешься ровно в три. Жена думает, для чего-то путного, а ты лезешь в холодильник.

Бывшая жена старпома не дождалась его из пятой "автономки" - укатила в Севастополь с дирижером гарнизонного оркестра.

Есть в этих ночных трапезах своя прелесть. День - царский, а ночка наша. Субординация забыта до подъема первой смены.

- Ну что, Андреич? Пойдем посмотрим, есть ли жизнь в отсеках?

Мы выбираемся в центральный пост. Первый взгляд, как всегда, на глубиномеры: 150 метров, прилично! А под нами сейчас пять километров. Мы зависли почти над центром обширной котловины.

Я очень часто ловлю себя на попытках представить забортное пространство. Иногда возникает почти объемное видение того, как наша лодка висит над непроглядной бездной и над ней

синевато брезжит поверхность; как, "присев" на корму, она не спеша и плавно, с чуть слышным для ближайших рыбьих стай шумом начинает циркулировать на перископной глубине. Иногда я "вижу" её вместе с рельефом дна, и тогда субмарина предстает чуть видимой с трехкилометровой глубины "рыбешкой", которая плывет над хребтами и каньонами подводных гор. Метут на подводных плато песчаные метели, занося останки кораблей. А над ними гигантские кальмары дерутся с кашалотами, и звуки их битв врываются в наушники гидроакустиков утробными всхлипами, фырканьем, чавканьем и тонким писком...

Я возвращаюсь из забортных парений в унылую машинерию центрального поста. Привычно замерли стрелки у привычных цифр. Привычны до незаметности своды бортов и узкая перспектива отсека; ровная и, кажется, незыблемая, как бетонный пол в казарме, палуба под ногами - все это заставляет забывать, где мы и что вокруг нас. Ровный свет, ровный гул, ровный киль, ровное течение жизни, и у людей создается иллюзия безмятежности плавания, благостная уверенность в счастливом его исходе.

Мы пытаемся сбивать это опаснейшее настроение учебно-аварийными тревогами, но и к ним уже привыкли. Все эти "пробоины" и "пожары" матросы воспринимают как некие скучные и обязательные по учебной программе абстракции. Они носятся с аварийными брусьями и раздвижными упорами, как в ритуальной пляске негритянские воины, отгоняющие копьями злых духов.

Иногда даже хочется, чтобы что-нибудь случилось, но такое, поправимое... Нервы бы встряхнуло...

Накаркал-таки! Механик на всплытии доложил командиру, что мы "охромели" на правый дизель.

- Да-а, мех, - насмешливо тянет Симбирцев, - пора из аварийных брусьев весла вырубать и мотористов за них сажать.

Механику не до шуток. Неисправность надо устранить затемно - под водой много не наработаешь.

Спускаюсь в отсек. Жарко. Качает. Старпом привлек к ремонту всех, кто "кумекает в железках", даже кока Маврикина, бывшего шофера.

Все прекрасно понимают: дизель не шутка; потеря хода в океане - за такие дела снимают командиров. Да и потом, люди изголодались по живой - не учебной и не условной - работе.

Мотористы - "тяжелые силы" - обычно угрюмы и тяжелы на подъем; теперь я их не узнавал: они были расторопны и смышлены, веселы и смешливы. Еремеев откуда-то из недр дизельного трюма напевал разухабистые песни.

В полутьме, в черном масле, вдыхая то, что на берегу обычно

выдыхают, подсвечивая тусклыми аварийными фонарями, "мотыли" ковырялись в костлявом чреве дизеля, снимая деталь за деталью, вычленяя узлы...

Пот срывается с подбородков, локтей и каплет в масло поддона. Еремеев, оскалившись, орудует с таким усилием, что гаечные ключи походят на мослы, вылезшие из лопнувших от напряжения рук. О, что бы они сделали, если бы им дать солнечный свет и свежий воздух!

Командир моторной группы лейтенант Ларин вылез из-под пойол черный по пояс, - по самые плечи! - от грязного масла. Где он будет отмываться? Странно звучит это звание в применении к полуголому, измасленному парню. Трудно представить его в парадной тужурке, белой сорочке, с кортиком на золоченых ремнях...

Уронили шайбу внутрь газораспределительного механизма, и теперь изобретают хитроумные способы, как её оттуда извлечь. После многих попыток предложение Ларина - подцепить её двумя электродами - удается.

- Кто тебя логике учил, а? - горделиво вопрошает лейтенант матроса Данилова, осуществившего трюк.

- Капитан-лейтенант Мартопляс.

И это похоже на правду: инженер-механик с его педантичностью запросто мог бы преподавать сей предмет в вузах.

- А я тебя чему? - обижается Ларин.

- А вы меня - психологии. - Данилов деликатно намекает на сумбурные распекания, которые Ларин устраивает в отсеке. Последнее время он нашел новый воспитательный метод - водит провинившихся в каюту "большого меха".

- А сам идет делом заниматься! - не раз возмущался Мартопляс в кают-компании. - Мол, некогда мне с людишками возиться. В режиме командира штрафбата меня использует!

Инженер-механик кипятится для куражу. Все прекрасно знают "механических" офицеров не даст он в обиду и самому старпому. Сейчас оба они, Мартопляс и Ларин, при свете зарешеченной "переноски" разглядывают измятый чертеж, как полководцы карту.

На правом дизеле - то ли от литейного брака, то ли от естественного износа - прохудилась рубашка водяного охлаждения. Сам двигатель исправен и может работать - это только распаляет досаду. Мало того, что трещина проходит по фигурному изгибу чугунного корпуса - варить её сложно, к ней и не подберешься.

Выход из положения был найден там, где его и не искали, - в

радиорубке. Радиотелеграфист матрос Фомин до флота работал сварщиком, и более того - ходил в призерах республиканского конкурса по специальности. Лучший сварщик города Киева - это ли не удача! И молчал ведь!

Механик вне себя от радости. Командир разрешил всплытие. Всплыли. Железяку втащили в ограждение рубки. Фомин, присев на корточки, снаряжает электрод. Времени в обрез - до первого самолета. В любую секунду нужно успеть забросить все хозяйство в люк и погрузиться. Механик подсвечивает Фомину фонариком. Ночное море свежо - качает, брызги разбитых о рубку волн летят сверху, патрубок с трещиной ерзает по мокрому обрешетнику. Не долбануло бы током - всюду соленая вода...

Фиолетовое пламя гасит звезды над нами. Представляю сейчас, какое это зрелище со стороны: посреди ночного моря вспыхивают вдруг иссиня-белые глазницы рубочных иллюминаторов - четыре огненных квадрата. Неизвестное явление природы. Так рождаются легенды и мифы о морских чудовищах.

Патрубок с неостывшим малиновым швом осторожно спускают в люк. Вслед за ним лезет матрос Фомин - лучший сварщик города Киева и Средиземного моря...

Все-таки жаль расставаться с довольно спокойной позицией, где "пропахали" под водой больше месяца. Она простиралась южнее Антальи, а на западе - до Родосской котловины. Лодка наша "парила" в глубине над восточной оконечностью подводного средиземноморского вала.

На очередном подвсплытии старпом увидел в перископ гористый остров. Это Устика. Два маяка, одна церковь и несколько домов, судя по карте. Древнее пристанище местных пиратов. Очередной остров сокровищ.

Мы идем с опережением назначенного времени на 4 часа. Сделали обратный разворот, чтобы выбрать время и пройти контрольную точку, как положено. Просто штурмана, наши "сусанины" и "матросы железняки" взяли точку отсчета не ту, что указал командир, а другую. Теперь в кают-компании их всячески донимают. Доктора достают за тараканов-стасиков, меня за барахлящую киноустановку, помощника - за унылое меню.

- С тех пор, как Федя стал отращивать бороду, в меню сплошные каши по-монастырски. Не иначе в монахи записался.

- Неправда, к чаю он приходит всегда со своей шоколадкой.

- Со своей шоколадиной...

Аппетит пропал почти у всех. Обедать в кают-компанию приходят два-три человека. В умывальнике пластиковые мешки для мусора набиты несъеденным харчем под завязку. На радость

местным акулам...

Командир терпеть не может "сгущенку", уверяет, что от неё бывает язва желудка.

В 16.10 акустики доложили, что по пеленгу 40 прослушивается гидролокатор надводного корабля. Вот уже четвертый час сопровождает нас его унылое свиристенье. Корвет или эсминец мешает нам занять свою позицию. И это понятно - мы в самом логове 6-го флота. Тирренское море - это просто его большая гавань. Под Неаполем - в Гаэте - его штаб. На Корсике, Сардинии, Сицилии - его аэродромы. Тяжко нам здесь придется, тем более что зарядку мы сможем бить одним-двумя дизелями.

Всплыли. Но тут же по курсу работа корабельного радара. Сила сигнала - два балла. Вот оно, Тирренское море!

Теперь никаких ночных переходов. Будем всплывать только "на звезды и мусор". Определили звезды, выбросили пробитые мешки с харчем и отработанную регенерацию, провентилировали отсеки - и извольте погружаться до следующей полуночи.

Далеко-далеко помигивает один из маяков Устики. Штурман берет на него пеленг через перископ.

Внизу - под мостиком - в ограждении рубки зрелище, достойное иллюстрации к Дантову аду. В тусклом свете приборной подсветки густо клубится сигаретный дым, в нем толкутся полуголые фигуры в трусах, а из зева стального колодца вылезают все новые и новые грешники. Кто обрек их на это истязание - пропускать дым через легкие? Торопятся надышаться никотином. Через несколько минут уйдем под воду.

Погрузились на глубину 120 метров.

- ПЛАРБой пахнет, - замечает механик.

И он прав. Тут вполне ловное место, тут и в самом деле можно засечь подводный атомный ракетоносец.

Попискивание супостатского гидролокатора напоминает скрип буфетной дверцы. Оно действует на нервы всем, и особенно командиру. Я его прекрасно понимаю - только-только занять позицию и тут же быть поднятым. Это ужасно. Вся наша беспорочная пока многомесячная "автономка" сразу пойдет насмарку. Но ещё не вечер... Заглядываю в рубку акустика. Миша Плетнев не отрывается от экрана.

"Пиннь... Пиннь"... Зелененькая точечка на экране индикатора при приеме посылки вытягивается на секунду в черточку, а черточка превращается в пляшущий эллипс, а потом постепенно затихает - до нового импульса: "Пиннь... Пиннь"...

Ищут. Нас. Очень настырно и очень старательно. Но поскольку интенсивность шума винтов не меняется, нас ещё не засекли. Крадемся на полуторастометровой глубине под слоем

скачка.

После обеда проверка зачетных листов у офицеров по знанию устройства корабля. За все походные месяцы только Леня Ларин сдал 3 вопроса из 24. У остальных в листах - девственная белизна.

За вечерним чаем дружно ругали Екатерину Вторую. Не продай она Аляску, не болтались бы мы в Средиземном море по полгода. Ходили бы на месяц в Северную Атлантику, и баста1.

Мы галсируем в 32 милях от Устики на север. Это все равно как американцы сторожат нас у выхода из Кольского залива.

Федя-пом то и дело берет у меня англо-русский словарь. Что за неожиданное пристрастие к английскому языку? Его секретчик Клименко-Шельменко выдал шефа с головой: помощник изъял у Ларина журнал "Пентхауз" и теперь углубился в переводы скабрезных текстов. У Феди в каюте, кроме обычных тараканов, живут ещё и долгоносики, занесенные в провизионку четвертого отсека вместе с крупой.

Всплыли. Радиоразведчик мичман Атоманюк доложил, что итальянский самолет типа "Атлантик" ведет переговоры с Римом. Слышимость 3 балла. Скорее всего, он где-то в нашем районе.

- Он в районе Рима, - уточняет осназовец.

- Да нет, он в нашем районе! - настаивает командир.

- А, значит, мы в районе Рима, - заключает Атоманюк под общий хохот центрального поста. Хорош мастер военного дела, который не знает места своего корабля...

Матрос Шурмистров, парикмахер из электриков, стриг меня в первом отсеке, прямо перед крышками торпедных аппаратов.

- Товарищ капитан-лейтенант, да у вас все виски седые!

Взял щепоть состриженных волос - точно, седые...

После обеда старпом заглянул ко мне.

- Дай что-нибудь почитать, Андреич. Серею, как штаны пожарного.

Кроме штатной библиотечки, я взял с собой чемодан самых любимых книг. Выбирая их, приходилось учитывать, что каждый томик вытесняет из лодочной атмосферы глоток воздуха. Стоит ли иная книжка этого глотка?

Свой платяной шкафчик я перегородил полками и туго набил книгами.

- У тебя тут вроде аккумуляторной батареи, - одобрительно хмыкает старпом, - подключайся и заряжай мозгу...

Широкоплечий, он роется в шкафчике, как медведь в улье.

К концу похода у нас в большом ходу Толстой, Чехов, Бунин и Солоухин. На подводной лодке читаешь медленно - спешить некуда - и потому открываешь для себя во сто крат больше, чем живоглотствуя дома.

На пределе душевных сил всех потянуло к реалистической живописной прозе. "Черные доски" и "Траву" Солоухина зачитали до того, что пришлось обернуть их в плотную штурманскую кальку, дабы не пачкать обложки других книг. Страницы промаслились и стали прозрачными - это от соляра, читали мотористы. Кое-где дыры от серной кислоты - это читали электрики в аккумуляторных ямах. Разбухшая обложка в кристалликах морской соли, сразу видно - побывала в лапах у трюмных.

Потом, после похода, в Москве, когда счастливый случай свел меня с автором "Владимирских проселков" и "Черных досок", я пожалел, что при мне не оказалось того зачитанного, обезображенного подводной жизнью экземпляра. Я рассказал писателю, как читали "Траву".

- Оно и понятно, - усмехнулся Солоухин, - травы-то у вас нет...

Есть трава, Владимир Алексеевич! На новейших атомных подводных кораблях устроены так называемые "зоны отдыха". Там поют птицы, но они в клетках, там витают хвойные ароматы, но источают их озонаторы; там ласкает глаз зеленая трава, но она из полихлорвинила... А впрочем, есть и настоящая. Говорят на Северодвинском судостроительном заводе есть питомничек, где выращивают хомяков и белых мышей для подводных лодок...

В полдень лейтенант Васильчиков засек время по хронометру и отдал штурманскому электрику пущенный секундомер. Матрос пошел проверять отсечные часы. Это чем-то похоже на возжигание лампад свечой, воспламененной от главного священного огня. Служба времени. На кораблях она вверена штурманской боевой части.

Море скрадывает расстояние и время. Подводные дни, монотонные, сливаются в один прозрачный кристалл, в котором границы недель и месяцев ничуть не заметны и сквозь который последние события береговой жизни видятся ярко и отчетливо, почти ничем не заслоненные. Любое сколько-нибудь значительное происшествие застывает в этом слитке, как мошка в янтаре. А в остальном монолитная глыба времени входит в память и изымается из неё единым блоком - "автономка".

Капитан медслужбы Андреев в лейтенантские годы был неплохим эскулапом - три полостных операции под водой, шесть автономных походов, орденская ленточка на тужурке. В отсеках, кроме снятия пробы на камбузе, начальнику медицинской службы - так официально именуется должность Андреева - всегда найдется дело: как-никак главный принцип медицины "легче предупредить, чем вылечить". Но наш лекарь предпочитает

операцию ВПЛ "выпрямления позвоночника лежа" - всем иным.

Безрассудно ссориться с человеком, под скальпель которого ты можешь угодить. Но я ссорюсь и требую, чтобы доктор каждый день, как это и положено, ходил по отсекам и раздавал морякам спиртовые тампоны для протирки рук и лица. Андреев "печется" о безопасности корабля: "использованные тампоны бросают в банки из-под регенерации; может воспламениться". "Собирайте в свою тару!" - "У меня нет штатной емкости для сбора использованных тампонов". - "Я вам её сделаю!.." и т. д. Но когда к концу дня доктор стучится в мою каюту и с ледяным молчанием протягивает спиртовой тампон, я испытываю двойное облегчение - от освеженной кожи и маленькой победы...

Прикладываюсь к щели в переборке: ночной завтрак в разгаре. В кают-компанию вваливается мрачный Федя-пом, опухший после сна; ему сейчас заступать на вахту.

- Федя, - ласково встречает его старпом, - говорят, на чай ты со своей шоколадкой приходишь?

- Со своей шоколадиной! - уточняет механик, и все смеются.

- Ладно, ладно, - слабо отбивается помощник. - Хорошо смеется тот, кто стреляет последним...

Операция

В кают-компании доктор распаковывает дорожный микроскоп "Билам", напевая себе под нос:

Ах, куда же ты, Анвар,

Ах, куда ты?

Не ходил бы ты, Анвар, во Садаты!..

Микроскоп новенький, с заводской смазкой. Андреев протирает его спиртом.

Я не перестаю удивляться: какой только техники не набито в наш прочный корпус: от швейной машинки до пишущей, от микроскопа до перископа. Кстати, пишущую машинку и перископ изобрел один и тот же человек - бывший лесничий Баденского княжества Карл Дрезен. Перископ мог бы запросто называться "дрезина", но это имя получила железнодорожная тележка, изобретенная, как и велосипед, все тем же неутомимым лесничим...

Пока я размышляю о неисповедимых путях технического прогресса, в кают-компанию заглядывает старпом:

- Абортарий, доктор, разводишь?

- Кровь буду смотреть. У матроса Данилова - аппендицит.

Вот это новость!

- Командиру доложил?

- Доложил. Дал "добро" на операцию... Николай Андреевич, вам придется ассистировать.

Я и раньше знал, что ассистирование хирургу - одна из моих многочисленных внештатных обязанностей. Но у нас на лодке есть специально подготовленный старшина-химик. В напоминании доктора сквозит некий вызов: дескать, посмотрим, каков ты будешь, когда увидишь живую кровь...

- Где Данилов?

- В мичманской кают-компании.

Я перебираюсь в отсек, где Данилов лежит на койке кока, отгороженный простыней.

- Ну что, земляк? Прихватило?

Лицо Данилова в бисеринках пота. Каждое слово дается ему с трудом:

- Скрутило, товарищ капитан-лейтенант.

- Ну ничего. Доктор у нас бывалый. Вырежет аппендикс в два счета. Будешь потом на него акул ловить. Они, говорят, на человечинку хорошо клюют.

Данилов слабо улыбается.

- Да вы меня не утешайте... Меня уже раз резали. Грыжу ушивали.

- Ну тем более.

Возвращаюсь в отсек, где должна проходить операция, и не узнаю кают-компанию: диванчики вынесены, переборки обвешены чистыми простынями, над узеньким столом сияют хирургические светильники. Шура Дуняшин домывает палубу, а доктор ловит невесть как залетевшую в отсек муху. Муха увертывается, и доктор призывает на помощь электрика Тодора.

По случаю операции механик пустил в душевую пресную воду, и мы доктор, старшина 2-й статьи Ищенко, я - поочередно смываем с себя грязь и морскую соль в тесной кабинке, столь же удобной, как телефонная будка, в которую затащили велосипед.

Командир не на шутку встревожен: утром получили предупреждение - в нашей части Средиземного моря возможно подводное землетрясение; наверху шторм - это значит, если качнет, то от болтанки не укроешься и на глубине.

А тут ещё доктор с новой радостью:

- Товарищ командир, у Данилова идиосинкразия к новокаину...

- Доктор, мы люди простые - от сохи и стакана, - хмурится командир. Ты бы попроще...

- У него абсолютная непереносимость новокаина. Придется, как говорили на фронте, - под крикоином резать. Может, поверхностную заморозку?

- Доктор, ты в своем деле большой аксакал, и я тебе не советчик... Пусть кричит, но чтоб встал на ноги, как огурчик. С

пупырышками...

- Есть с пупырышками! - кисло отшучивается доктор.

Данилова, прикрытого простыней, проносят на носилках под сочувственные взгляды центрального поста, просовывают в лаз второго отсека...

- Если больного хорошо зафиксировать, - бормочет доктор, - то можно и без наркоза.

Мы все трое в новехоньком белье и новехоньких халатах, моем руки спиртом, смешанным с йодом.

- Ищенко, - дает Андреев последние указания, - крепи инструменты по-штормовому. Понятно? Если тряхнет, чтоб с палубы не собирать.

Чем ближе к началу операции, тем значительнее становится в моих глазах доктор. Я готов простить ему что угодно, лишь бы с Даниловым все обошлось.

В отсек влезает радиотелеграфист матрос Фомин с портативным магнитофоном:

- Товарищ капитан, здесь хорошие песни. Пусть Данилов слушает. Мы читали: зубы под музыку дергают - не так больно...

- Пусть слушает, - соглашается после некоторого раздумья доктор. Поставь в коридоре...

- Второй, выключить батарейный автомат!

Это инженер-механик заботится о том, чтобы в "операционной" было чуть прохладнее. Электролит при разрядке нагревается, поэтому энергия на расход будет браться из аккумуляторных ям другого отсека.

Данилов уложен на столе, руки и ноги пристегнуты специальными ремнями, мы слегка обманываем его, уверяя, что это необходимо для штормового крепления.

- Свалишься, потом собирай тут тебя по частям, - с преувеличенной озабоченностью ворчит Андреев. - На, выпей!

- Что это? - опасливо принюхивается матрос.

- Коко с соком!

- Спирт?

- Чтоб меньше "мама" кричал.

- Не буду я его, товарищ капитан. Я этот запах с детства не переношу... Как отец пьяный придет, так...

- Пей, чудило. Тебе же легче будет.

- Я потерплю.

Из коридора с любопытством прислушиваются к диалогу.

- Товарищ капитан, разрешите, я за него выпью! - вызывается Тодор.

- Кыш отсюда!.. Пей, Данилов, а то Тодору отдам!.. Ну что за матрос пошел! Пей, говорю!

- Я потерплю, товарищ капитан!

- Ну, терпи...

Гагарин и Лебедев в книге "Психология и космос" писали: "Если возникнет необходимость, врач-космонавт должен будет оказать хирургическую помощь. Роль операционной сестры и ассистента возьмут на себя так же, как, например, на подводных лодках, специально подготовленные члены экипажа",

Увы, я совершенно не готов к назначенной роли. Я вообще впервые в жизни присутствую на операции.

Лицо Данилова отгорожено от тела занавесочкой, чтобы не видел свой живот с выложенным операционным полем. Кожа его, густо смазанная йодом, проступает сквозь тонкие салфетки фиолетовыми пятнами. Доктор, отломив рожок ампулы, спрыскивает место будущего разреза "заморозкой". Блеснул скальпель.

- Больно! - выдыхает Данилов.

- Терпи...

Разрез обескровили тампонами...

Минут пятнадцать я держался довольно сносно. Потом вдруг виски покрылись холодным потом, в ушах зазвенело, яркие лампы стали меркнуть, и, как я ни хорохорился про себя, - пришлось присесть. Душно. Хочется сорвать со рта марлевую повязку.

- Нашатырю нюхнете, Николай Андреевич?

Насмешливый голос доктора - лучше любого нашатыря. Я поднимаюсь.

- Больно! - морщится Данилов. - Больно!

Он повторяет это слово методически и почти без выражения, как акустик свое извечное "горизонт чист".

Из-за двери плывет "Александрина" в исполнении "Песняров". Данилов пытается вслушаться в мелодию. От боли рот его оквадратился; глаза плавают в орбитах, подлых слез. Но ни стона, ни вскрика. Вот тебе и маменькин сыночек...

Я промокаю ему лоб, смачиваю губы марлей, и Данилов жадно слизывает капли.

- Скажи мне, как проехать с "Полежаевской" в "Медведково"?

- С двумя пересадками. На "Краснопресненской"... и "Проспекте Мира".

- А с одной?

- На "Площади Ногина"...

- Правильно... Теорему Вейерштрасса помнишь?

- Помню.

- Давай.

- Если члены ряда... регулярны в области Дэ и этот ряд

сходится в Дэ и равномерно сходится в любой замкнутой области...

Я не знаю, о чем с ним говорить. Я иссяк... Операция идет уже с час. Халат на мне промок. Когда я замолкаю, он просит:

- Поговорите со мной, товарищ капитан-лейтенант! - не забывая добавлять звание даже здесь, на окровавленном столе. Ну, человек...

- Книжку "боевой номер" помнишь?

- Помню...

- Обязанности при срочном погружении?

- Обслуживаю машинку кингстона топливно-балластной цистерны номер десять... У-ум... Больно!.. В районе кормовой переборки трюма и дейдвудных сальников.

- Где живет твоя Наташа?

- В Сокольниках. Олений вал, дом девять...

Доктор нас не слышит, он поучает Ищенко, который собирается после службы в мединститут:

- В хирургии, когда запутаешься, помни правило: беленькое сшивается с беленьким, красненькое - с красненьким...

Слава богу, кажется, зашивает. Аппендикс - в эмалированной чашке.

Данилова перенесли в каюту старпома, осторожно уложили на диванчик.

- Минералочки бы ему сейчас, - вздохнул доктор. - Ящичка два. Жидкая диета - соки, воды...

- Шура! - крикнул помощник. - А, ну тебя, я сам...

С резвостью, необычной для столь грузного тела, он слазил в жилой отсек и принес две бутылки боржоми.

- Из личных запасов.

- Ну, Федя!.. - развел руками Симбирцев. - Два ноль в твою пользу...

После операции, как водится, доктору преподнесли тарелку с жареным картофелем и двойную порцию пайкового вина. Не снимая халата, Андреев присел за стол, с которого стащили окровавленные простыни.

- Землетрясение-то было? - спросил он штурмана.

- Да покачало слегка...

- Черт! Не заметил. Обидно. Первый раз в подводное землетрясение попал.

А, в общем, он ничего парень, наш доктор. Случилась беда, и сработал четко, сделал то, что от него требовалось...

Я невольно сравниваю его профессию со своей...

"Зам по человеческой части"

Ошеломительно-горька жизнь начинающего "зама". Истинный

смысл такой простой и такой понятной формулы - "ты отвечаешь за все!" - постигается на второй или третий день вступления в должность заместителя командира по политической части. Оказывается, ты действительно отвечаешь за "все" - в самом что ни на есть бездонном смысле этого коротенького слова. За все, что может уместиться в корпусе и на корпусе подводной лодки, за само положение этого "корпуса" в пространстве, то есть над водой и под водой; за людей, населяющих стальную "сигару", за их дела, слова и поступки - как на корабле, так и на берегу, на суше и на море, в отсеке и в квартире, в отпуске и в бою...

Ты отвечаешь за секретные документы и стрелковое оружие, за посуду "личного состава" и его эпидемиологическую безопасность, за своевременный просмотр кинофильмов и отправку писем, за теплые портянки и навигационные звезды.

Пункты обязанностей замполита простираются в корабельном уставе до двадцатой буквы алфавита, но к каждому из них можно дописать ещё целый том комментариев.

Поначалу это кажется нелепым розыгрышем или злым сговором, когда каждый из стоящего над тобой великого множества командиров, начальников, флагманских специалистов, инструкторов, инспекторов, встретив тебя в городе или на причале, в Доме офицеров или в казарме, в штабе или на корабле, начинает выговаривать за твоих подчиненных и их дела, напоминать, указывать, предупреждать, требовать, стращать...

Флагманский штурман выпытывает у меня, почему не пришли на занятия по специальности рулевые-сигнальщики; флаг-врач сердится на нашего доктора, который все ещё не заполнил слуховые паспорта на акустиков, посыльный из политотдела требует развернутый "анализ дисциплинарной практики" за прошедший месяц, проверяющий из флотской комиссии недоволен наглядной агитацией в кубрике, с кинобазы грозятся прекратить выдачу фильмов, если я не представлю выписку из вахтенного журнала "об утоплении" в прошлом году жестянки с кинокартиной "Афоня" при передаче с борта подводной лодки на плавбазу и выписку из приказа о наказании виновных; дежурный по соединению требует, чтобы выслали матросов очищать снег с закрепленного за нашей командой участка причального фронта, - попробуй ему скажи: "Обратитесь к старпому. Мне сейчас некогда: я выполняю указание комсомольского инструктора по подбору трех певцов для матросского хора"...

А тут ещё ворох грязного белья - бывших белых сорочек, манжет, кашне, фуражечных чехлов... И все это надо стирать и гладить, а ты живешь в каюте плавучей казармы, куда вода подается по расписанию и именно тогда, когда ты стоишь в строю на подъеме флага...

Первые выводы приходят вместе с первыми "фитилями": ты обречен жить между молотом и наковальней, ты вратарь, у которого сто ворот, и в каждые грозит влететь мяч. Правила игры чудовищно несправедливы. Но сказать "я не играю" некому и поздно. Тогда хочется закричать: "Ну, дайте же мне хоть немного времени, чтобы войти в курс дел!" Но никто но даст. Его просто нет. Ни у кого. Острейший дефицит. Море не ждет. Подводная лодка должна прийти в точку погружения точно в срок... Поначалу кажется невероятным и непостижимым - как это из всех этих завихрений, накладок, дел, помех, суеты сбивается плотный войлок службы. А служба правится.

В положенный час трещат малые барабаны и суточные наряды печатают шаг по причальной стенке. И заступают в караулы автоматчики в черных шинелях. И дымят трубы камбузов, невзирая ни на какие ураганы, тревоги, перешвартовки... И горнисты трубят поутру "повестку", и ровно в 8.00, едва отзвучат над гаванью позывные "Маяка", взлетают над острыми хвостами субмарин бело-синие флаги.

Чтобы такая сложная конструкция из металла, электроники и человеческих отношений, как военный корабль, действовала безукоризненно и эффективно, необходимо, чтобы каждый одушевленный её элемент на какое-то время - не на всю жизнь, на время службы или хотя бы дальнего похода сознательно согласился бы быть винтиком, шестеренкой в общем механизме, забыв или, точнее, припрятав человеческую гордыню; сознательно согласился бы делать быстро и четко только то, что от него требует координирующая центральная система - ГКП - главный командный пост. Быть винтиком, не превращаясь в него, ибо жизнь может потребовать мгновенного превращения "винтика" в ведущее звено. Так случалось не раз, и когда в бою на Щ-402 погибли командир, штурман и большая часть офицеров, лодку привел в базу матрос - штурманский электрик Александров, который, будучи "штифтиком", отвечающим лишь за исправность электронавигационных приборов, фактически был мастером, знающим не толику, а все дело разом. В истории морских войн известен случай, когда командование подводной лодкой принял фельдшер и привел её в родную гавань.

На корабле каждый должен уметь заменить другого - и рядом, и выше, и ниже. Просто "винтику" это не под силу. Такое

умение должно питать уважение к самому себе, компенсировать моральный ущерб от выполнения куцых обязанностей функционера.

Бывают такие простые истины о всеобщем благе, постижение которых происходит не умом, а озарением сердца. Так было и со мной, когда я нутром прочувствовал, что только сознательное, а значит, добровольное исполнение своих обязанностей каждым из нас поможет легко и без издержек решить главную задачу, которая стоит в мирное время перед любым кораблем, высокая боевая готовность.

Можно в шестнадцать лет командовать полком и быть "пятнадцатилетним капитаном", но быть даже в мои двадцать семь "душой корабля", отцом, наставником, человеком, которому в разной степени доверяет и восемнадцатилетний матрос, и боцман, четверть века просидевший в прочном корпусе, искушенный командир и порывистый лейтенант, - дьявольски трудно.

А "разговоры по душам"?! О, эти разговоры по душам! Высший пилотаж "замовской работы". Тут все - и психология, и житейский опыт, и поединок характеров, и проникновение в запретные для стороннего пределы душевной жизни, чистота раскаяния...

Вот приходит провинившийся матрос, неловко заглядывает в дверь каюты:

- Вызывали, тарьщ-кап-нант?

В глазах тоска и готовность если не к стрелам праведного гнева, то к нуднейшей нотации.

- Вызывал, - отвечаешь с лошадиным вздохом, точь-в-точь как когда-то вздыхал отец, барабаня пальцами по школьному моему дневнику. - Садись, Василий (Николай, Петр, Абдул-Саид...).

Матрос слегка вздрагивает - так странно звучит в казенных устах родное имя. По себе знаю, как это действует: по фамилии, по фамилии, и вдруг по имени... Пододвигаешь вызванному стакан чая, помешивая ложечкой в своем. Матрос прихлебывает с видом приговоренного, чье последнее желание состояло именно в этом глотке, а ты, не замечая потупленных глаз, заводишь речь о пустяках и, когда настороженность, на твой взгляд, растает, как рафинад в кипятке, переводишь разговор к сути проступка.

За твоей спиной истина и добродетель, оформленные в статьи уставов и кодексов, тысячи положительных примеров из мировой литературы и отечественной классики, плечи твои горбятся под бременем благородства и ответственности...

Я был несказанно растроган, когда на другой день после такой беседы матрос Еремеев постучался ко мне опять:

- Тарьщ-кап-нант, а как быть, если начальника в душе не уважаешь, а подчиняться надо?

И снова был чай и проникновенный экспромт на тему: "Приказ начальника - закон для подчиненного". Еремеев пришел ко мне и на следующий день, и на следующий... Я сиял тихой гордостью: расположить к себе такого строптивца, завоевать доверие - это не еж чихнул! Пока, наконец, не постучался кок-инструктор мичман Маврикин:

- Товарищ капитан-лейтенант, вы бы Еремеева в личное время вызывали. А то как в камбузный наряд заступать - "меня "зам" вызывает"... Картошку чистить некому!

С того дня я зарекся прекраснодушничать. Но было поздно. Среди офицеров прошел слух о моих педагогических талантах, и на вторые сутки похода инженер-механик обратился ко мне как к коллеге по части человеческих душ:

- Николай Андреевич, поговорите с Медняком. Как в отпуск съездил, так на все болт положил. С воздушной резьбой.

Трюмному Медняку я не то что чаю - сесть не предложил. Обойдемся без психоанализа. Матрос стоял, сутулясь под сводом подволока.

- Ты кем растешь, Медняк? - начал я в духе Симбирцева. - Может, письмо домой написать? Пусть батя приедет. Ремень мы ему одолжим. С бляхой.

- Нет у меня бати...

- Как это нет, когда отпуск по болезни отца выправляли?

Нарыв на душе прорвался сам по себе - ткнул неосторожно пальцем. По лицу Медняка потекли слезы, пытаясь стряхнуть их, он только подергивал то одной щекой, то другой, на стиснутых зубах кривились губы.

- Зачем же он так, тарьщ-кап-нант?! Ну зачем?!. Пришел поддатый. На мать с кулаком. Я его за шкентель: не смей маму бить! А он - кака тебе "мама"?! Мы тебя из детдома взяли... Двадцать лет скрывали... Зачем же он так, тарьщ-кап-нант?! Зачем?!.

Слезы высохли от ярости и горя. Жил, жил, и вдруг нежданно-негаданно в одну секунду ни отца, ни матери - враз осиротел....

Я нес сбивчивую ахинею насчет того, что истинное родство определяется все-таки не кровью, а чем-то там еще... Ну что я ему мог сказать? Я даже сейчас не знаю, как ответить на его "зачем?". Да и ответит ли кто? О, эти "разговоры по душам"...

...Сегодня понедельник - день политической подготовки.

Специальных мест для политзанятий на подводной лодке нет. Моя старшинская группа собирается в электромоторном отсеке.

Старшины рассаживаются кто где может, втискиваясь в промежутки между агрегатами, устраивая на коленях свои просоленные и просоляренные разбухшие конспекты. Всего два часа в неделю отводит походный распорядок на лекционно-семинарские занятия. И чтобы успеть сказать самое главное, самое важное, что должно западать в душу и память без подкрепления записями в тетради, я стараюсь избегать казенных формулировок, затертых газетных фраз. Иногда это удается, иногда нет. Сегодня это явно не получилось. Старшина 2-й статьи Логунов даже прилег на койке за ходовой станцией гребного электромотора,

- В чем дело, Логунов?

Логунов нехотя откликается:

- Вахта сидячая - спина затекает. Разрешите лежа слушать, товарищ капитан-лейтенант?!

Проще простого одернуть старшину, приказать ему сесть. Но слушать и вникать не прикажешь. Вахта у Логунова и в самом деле напряженная, ответственная - четырехчасовое согбенное бдение на рулях глубины... Я разрешаю ему слушать лежа. Знаю: и командир, и Симбирцев назвали бы это "гнилым либерализмом", но у меня своя задача - более важная, чем соблюдение "уставного положения военнослужащего на занятиях".

В следующий раз я приношу на "рассказ-беседу" - так обозначена в учебном плане форма лекции - диапроектор и вешаю экран так, чтобы его не было видно с койки за ходовой станцией. Тема - "Подвиг народа в годы Великой Отечественной войны". Я вставляю в проектор первую рамочку с цветным слайдом, и в отсеке, под толщей воды Средиземного моря, вспыхивает утреннее солнце Бреста, едва приподнявшееся над щербатой красно-кирпичной стеной старой крепости...

- Ровно тридцать лет и... - я смотрю на часы, - четыре часа назад над западной границей СССР всходило точно такое же солнце...

Я родился на этой самой "западной границе" в первый послевоенный год, и все мое школьное детство прошло возле Бреста. Эти слайды я снимал сам, и мне есть что рассказать этим ребятам.

Койка за ходовой станцией заскрипела Логунов сидел, смотрел и слушал, забыв о своей пояснице. С того раза я определял по Логунову, как по некоему индикатору, качество своих бесед и лекций: "стрелка" в горизонтальном положении - плохо, в вертикальном - хорошо...

Разумеется, политическое и патриотическое воспитание молодых подводников не определяется лишь двумя плановыми

часами. У любого политработника найдется для того множество иных форм и методов - даже в самые напряженные дни плавания. И, пожалуй, чем труднее обстановка, тем благодатнее почва для такого воздействия.

Акустики устали. Им уже и самим не верится, что они услышат что-нибудь путное. На лицах - полное безразличие к тому, что происходит сейчас в подводном эфире. Иду к старшине команды радиотелеграфистов мичману Бардину. У парня задатки хорошего радиорепортера. Всю ночь готовим с ним выпуск радиогазеты - специально для акустиков. Гвоздь программы - маленькая бобина с десятиминутным рассказом бывшего командира фронтовой подводной лодки С-15 Георгия Константиновича Васильева. Рассказ о том, как в сорок втором С-15 открыла свой боевой счет. У меня у самого побежали по спине мурашки, когда в отсеках раздался ровный хрипловатый голос:

- Четырнадцатого января в семь часов двадцать минут по пеленгу сорок градусов акустики услышали шум винтов немецкого транспорта...

Не знаю, о чем думали в эту минуту акустики - доклады их по-прежнему оставались уныло-однообразными - "горизонт чист", - но только появилась в них напряженность ожидания... Или мне это показалось? Может, и так. Куда как легко верится в то, во что хочется верить...

Мы возвращаемся под барабанный бой пишущих машинок. Отчеты, отчеты, отчеты... Старпом, командиры боевых частей, примостившись кто где, пишут пухлые тома отчетов о торпедных стрельбах, о маневрировании на учениях, обо всем том, что случалось с нами в дальнем походе. Если бы пираты после каждого абордажа вынуждены были документировать свои действия, пиратство выродилось бы на корню.

На прокладочном столе скучная карта-сетка без глубин, без островов. Она означает некое условное пространство и пригодна для любого района Мирового океана на данной широте. Долгота проставляется карандашом под безымянными меридианами. Кажется, будто мы вообще вышли, выпали из реальных земных координат и превратились в абстрактное тело, такое же условное, как значок, символизирующий нас на карте Главного морского штаба. Мы случайно перескочили в двумерное пространство и теперь обречены жить в плоскостном мире координатных сеток. От этой мысли можно повредиться, если бы на штурманском пульте, висящем над столом автопрокладчика, не проплывали в окошечке лага цифры пройденных миль, а на шкалах счислителя не выскакивали градусы широты-долготы. Хотя вся эта

штурманская цифирь так же неосязаема, как и пространство карты-сетки, тем не менее гудящий штурманский пульт с многочисленными окошечками, в которых пошевеливаются картушки гирокомпасов, вращаются цифровые барабанчики с узлами и милями, он, этот путепрядный станок, приободряет, к нему тянет, от него трудно оторваться... "Когда усталая подлодка из глубины идет домой..." Хорошая песня. Слова бесхитростны, но очень точны. И музыка достоверна - в ритме крупной зыби и малого хода под электромоторами.

Если в ресторане оркестр исполняет её семь раз подряд, значит, за столиками сидят подводники, только что вернувшиеся из похода.

Усталая подлодка...

Федя-помощник сбрил бороду, сидит в кают-компании розовый и уплетает оладьи с вареньем. Входит инженер-механик:

- Ладушки-ладушки, Федя ест оладушки!

Руднев вдруг необъяснимо раздражается:

- Для кого Федя, а для кого "помощник командира подводной лодки".

- Виноват, товарищ помощник командира подводной лодки, - скучнеет механик.

У него великолепно развито то "верхнее офицерское чутье" - о нем писал ещё Соболев в "Капитальном ремонте", - которое подсказывает, где и когда можно звать старшего по званию или должности на "ты" и по имени. Чутье это не ошиблось и на сей раз, ошибся вспыливший Федя. Симпатии стола не на его стороне. Он сам это чувствует и пытается сгладить неловкость:

- Мех, сколько весит кнехт?

Когда Руднев хочет подмаслиться к механику, он делает вид, что интересуется тонкостями устройства подводной лодки. Любому "деду" это приятно.

- Встань на весы - узнаешь, - мрачно роняет механик под громовой хохот стола.

Улыбается вестовой, улыбается и сам Федя:

- Ладно, мех, один - ноль в твою...

Повышенная раздражимость, обидчивость - лишь один из признаков психологической усталости. Офицерский коллектив как-то так подобрался, что у нас нет людей психологически несовместимых, но когда изо дня в день перед глазами одни и те же лица, даже бывшие поначалу обаятельными и симпатичными, случается всякое...

Механик, например, не переносит голос Руднева по трансляции:

- Федя, когда ты кричишь по "каштану": "Задраен верхний

рубочный люк", - мне кажется, что в отсеке начался пожар. У тебя абсолютно аварийный голос!

Помимо всех остальных "голодов" - витаминного, эмоционального, светового, информационного, - подводники, как и космонавты, очень скоро начинают ощущать дефицит одиночества. Ты все время на виду - в рубке ли, в отсеке, на койке, за столом, - всюду чьи-то локти, чьи-то глаза.

Единственное место, где можно ненадолго побыть обособленно, сосредоточиться, прийти в себя, отлепить свое "я" от множества других, внедренных в него сверхтеснотой лодочной жизни, - это поплавок РДП на мостике. В подводном положении таких мест почти нет. Счастливчиком может считаться трюмный первого отсека, чей боевой пост расположен в трюме под пойолами. Да еще, пожалуй, электрики, которые могут уединяться в аккумуляторных ямах.

Психологический комфорт в кают-компании, в отсеках - моя забота. Не знаю, насколько мне удалось скрасить нашу подводную жизнь, но кое о чем я похлопотал ещё на берегу. Захватил в поход цветные слайды - репродукции классических картин, в основном пейзажного жанра, комплекты открыток для подводных "третьяковок", довольно обширную магнитную фонотеку, к которой старшина команды радиотелеграфистов мичман Бардин смастерил цветомузыкальную установку. В кают-компанию принесли коробчатый экран, затянутый штурманской калькой, и водрузили на холодильник. Собрались желающие, потушили свет, и тут же, с первым фортепьянным аккордом, экран полыхнул сине-зелено-красным пламенем. Затем он засветился аквамариновым кристаллом - в цвет окружающей нас глубины. Такие чистые "подводные" яркие краски увидишь разве что в погружающийся перископ. Повинуясь гармонии звуков, голубые пятна расположились вдруг там, где положено быть небу, зеленые замелькали весенними кронами, а сквозь них ударили алые лучи. На какое-то мгновение, словно на экране цветного телевизора, возникла предзакатная березовая роща. Новый аккорд, и фиолетовые языки заплясали в ином ритме.

Странный костер полыхал в кают-компании. В его многоцветном пламени сгорало все наносное и тягостное, что накопилось в нас за месяцы жизни в прочном корпусе: сгорали усталость, тоска по солнцу, по лесу, по дому...

ТСП - техническими средствами пропаганды, или ещё более скучное слово - "культпросветимуществом", подводные лодки комплектуются довольно полно: магнитофоны, проигрыватель, аккордеон, баяны, гармони. Гитар у нас, по-моему, больше, чем торпедных аппаратов.

Но самое сильное средство душевного омовения, конечно, фильмы. Каюсь, подбирал я их на кинобзе - поинтереснее, поновее! - не совсем честным способом. Но зато ни одну ленту не крутили задом наперед. На лодке вообще любой фильм, даже скучный, смотрится до конца: просто интересно смотреть на то, чего давно не видел, - трамваи бегают, дома высокие, прохожие спешат по каким-то ужасно гражданским, смешным и милым из нашего далека делам. Странно подумать, что в Москве, например, живут миллионы людей, которых ничуть не волнуют - они просто о них не знают - наши "срочные погружения", отрывы, уклонения; которые живут, не подозревая ни о гидролокаторах, ни о радиоакустических буях, барьерах, ни обо всем остальном, что составляет нашу жизнь здесь - над безымянной впадиной океанического ложа. Радуешься, когда в кадрах мелькает собака или лошадь, солнечные блики на стекле или на воде.

Солнечный свет для нас законсервирован на кинопленке так же, как воздух в баллонах, хлеб в спиртовых пакетах, молоко в жестянках.

Луч кинопроектора нанизывает наши души, словно шнур - четки.

Контраст между экранной - земной - жизнью и нашей, внутриотсечной, столь велик, что потом, сразу после фильма, воспринимаешь корабельную реальность - качку, грохот дизелей, плеск воды над головой, доклады акустика - отстраненно, даже с чувством новизны, и говоришь себе: "А в этом что-то есть", чуточку гордишься суровой своей походной юдолью, но через четверть часа все опять сливается в монотонную обыденность.

Проблема содержательного общего досуга не только моя забота. Ее разделяют со мной наиболее дальновидные офицеры. Инженер-механик, например. Он первым стал проводить межотсечные технические викторины на лучшее знание подводной лодки. Успех этого, казалось бы, скучноватого мероприятия был столь велик, страсти разгорелись так пылко, что Федя-пом тут же попытался отобрать у механика лавры массовика-затейника. Однако его викторина на лучшее знание общевоинских уставов прошла куда как бледно, если не считать, что на какую-то неделю стало модным ошарашивать друг друга заковыристыми вопросиками.

- А доложи-ка мне, штурман, - куражился за обеденным столом Симбирцев, - каковы обязанности помощника начальника караула по службе собак?

- Какой должна быть высота постового "грибка"? - пытал минер доктора.

Но самый роскошный вопрос вернулся Феде-пому

бумерангом от механика.

- Товарищ помощник командира, имею ноль один вопрос.

- Ну? - беспечно отозвался Федя, пытаясь намотать на вилку длинную, непроваренную и потому прыткую макаронину.

- Какова фуражная норма на обозного верблюда?

На лейтенантском конце стола фыркнули и затряслись над своими тарелками.

Какими бы пустячными ни казались сейчас эти забавы, но именно они, в дополнение к служебным совещаниям, собраниям, лекциям, беседам, инструктажам, помогали создавать в кают-компании и отсеках атмосферу непринужденности, общности, товарищества. Во всяком случае, угрюмое молчание, почти неизбежное в конце долгого плавания, воцарялось за нашим столом редко.

Я был счастлив, когда однажды в кают-компании сама собой - без заранее подготовленных выступлений, регламента, графина и колокольчика разгорелась дискуссия о роли личности в истории. Спорили почти по-студенчески: самозабвенно, искренне, жарко, приводя примеры из мировой истории и внутриотсечной жизни. От громких возгласов проснулся доктор и примкнул к общей беседе, вышел из каюты командир. Сидели до утра, и только подвсплытие на зарядку помешало родиться истине.

- ...Тревога! По местам стоять, под РДП становиться! Приготовить правый дизель к работе на винт...

Сегодня мы заряжаем аккумуляторные батареи под водой, то есть идем в приповерхностном слое моря, выставив над штилевой гладью воздухозаборную шахту. Поглядеть со стороны - плывет себе что-то вроде маленького челнока-тузика. Странный "челнок" - безлюдный, из черного железа. А под ним - несколькими метрами глубже - притаилась огромная сигара субмарины.

При движении под РДП усиливается наблюдение, открываются офицерские вахты на обоих перископах. Я расписан в третью смену на зенитный перископ. Вахта важная: прозеваешь надводный корабль (дизеля грохочут - акустики слышат хуже) или, что ещё проще, самолет - и вся наша скрытность пойдет прахом. Но чтобы поймать в тесное перископное окружье самолет, нужен большой навык. Тут и тихоходный транспорт порой очень трудно удержать в поле зрения.

Как назло, в моем секторе солнце и слепящая дорожка. Всякий раз, когда зрительный круг приближается к светилу, приходится жмуриться, чтобы не ослепнуть от луча, усиленного мощными линзами. Глаз и так-то утомляется очень быстро. Оторвешь его от окуляра, и тут же слепнешь в рубочном полумраке.

Постоял у перископа,

Глаз горит, как у циклопа,

поется в шуточной подводницкой песенке.

На командирском перископе - старпом. Когда я прохожу носовой сектор, вижу "плосколицую" головку, венчающую его перископ; овальное стеклянное око. Мы встречаемся с Симбирцевым "глазами" и даже "подмигиваем" друг другу поворотными линзами, затем снова разворачиваемся в разные стороны. Странно, стоя под водой, встречаться взглядами над её поверхностью - в мире ином и пока для нас заказанном.

Мы ходим со старпомом вокруг перископных колодцев, как кони, вращающие ворот. Тесно, и я чувствую его широкую спину, будто мы прикрываем друг друга в кулачном бою.

После бессонной ночи так и тянет уткнуться лбом в мягкий резиновый наглазник и слегка подремать.

Симбирцев, покусывая ус, тихо мычит: "Извела меня кручина, подколодная змея..." Он здорово расстроен. Сегодня утром бравый матрос Шура Дуняшин оказал ему медвежью услугу: снял с вешалки черный шелковый галстук - погладить - и распустил узел, завязанный когда-то рукой Ольги Павловны. Это единственное, что осталось у него на память, - ни писем, ни фотографий. Он так берег этот узел. Я помню, как она завязывала ему новенький "неуставной" галстук: "Тоже мне, моряки, узла завязать не умеют!" - "Мы на лодке галстуки не носим, - отшучивался Гоша. - Форма одежды в отсеках - усы, трусы, часы. А узлы мы вяжем в основном на лаге".

Всплыли перед ночным завтраком. Взвыл и заревел вентилятор. Продули балласт газами и пошли под двумя дизелями. И будем так идти до утра, часов до 8. Дело в том, что нас неверно навели и конвой прошел мимо. Сейчас нас перенацелили на запад. Через 5 часов мы должны занять новую позицию. Но в штабах почему-то позабыли о нашей надводной скорости, и, чтобы успеть к сроку, мы вынуждены идти туда под дизелями. Это риск и это дерзость. Она рассчитана на то, что "орионы", распугав все лодки ночью и зная, что к рассвету русские обычно погружаются, по утрам не летают.

Механик невесело шутит: хорошо бы перейти на режим самоката выстроить команду по оба борта и отталкиваться одной ногой от воды, тогда, быть может, успеем.

Однако командиру не шуток.

Говорят, от близорукости можно избавиться, рассматривая далекие звезды. Снимаю очки, напрягаю глаза до предела, уставившись в одну расплывающуюся золотистую точку...

Погрузились по плану - в 8 утра. За вчерашние украденные

"орионом" две минуты был вознагражден зрелищем восхода солнца. Оно всплывало из пригоризонтной мутно-синей полосы, словно малиновая субмарина. На него можно было смотреть даже в бинокль. Дымка превратила светило в некое бесформенное рубчатое пятно, сплюснутое двумя слоями особо плотной мути. Но вот верхний край его прорезался из дымки острым четким полукружьем. И солнце - на глазах - выходило, вылуплялось из смятой, темно-малиновой оболочки ярким, слепяще желтым пока шаром...

Доктор ходит по отсекам и "проводит витаминизацию личного состава": с чайной ложки по три горошка.

Узнать, как часто положено проводить спиртовые обтирания. Зажимает спирт докторило.

Наказал вестовым, чтобы мое вино и мой компот с обеда переносили на ужин.

Шаман ищет фиолетовые чернила. Все прочие цвета ему в его работе запрещены. Ну у кого же есть фиолетовые чернила? У меня - синие. Мне бы его заботы...

К обеду стало ясно, что спешить нам некуда. Конвой прошел через позицию нашей соседки Б-34, и, возможно, она атаковала его пузырем или КСП. Нас повернули обратно. Завесу расформировали. Задача прежняя - поиск американских атомных подводных лодок с баллистическими ракетами.

Мы галсируем невдалеке от южного побережья Турции, юго-западнее залива Анталья, близ Ликийского полуострова.

Вечером всплыли, но не надолго. Гидроакустики услышали цель: английский фрегат УРО "Девоншир". Фрегат, слава богу, прошел стороной.

После полуночи сморил сон, проснулся где-то в два часа ночи. Заставил себя сесть за дневник. В 3 часа - завтрак второй смены. Около 4 - всплытие. Командир раздражен. Штурманы плохо ведут прокладку. Комлик, рулевой-горизонтальщик, всплывает крайне неумело - на перископной глубине раскачал лодку от 15 до 5 метров, так что мы показали рубку. И это тогда, когда в 20 кабельтовых - визуально! - в перископ обнаружена надводная цель: транспорт. Представляю себе изумление его капитана, когда в предрассветном море заметит вдруг черный горб нашей вынырнувшей из воды рубки. Что подумает он - нарвал? Кашалот? Субмарина?

Командир выматерил Комлика. Погрузились на сто метров, выждали, когда транспорт удалится, и стали всплывать по боевой тревоге - это для того, чтобы на рули заступил боцман.

Перед всплытием задраивается нижний рубочный люк. Это на случай таранного удара надводного корабля. В прочной рубке -

командир, рулевой и электрик, если чей-то киль раскроит рубку, они примут смерть самыми первыми. Зато уцелеет подводная лодка...

Всплыли в позиционное положение. Горизонт технически и визуально чист. Почти рассвело. Волнение 2-3 балла. Похоже, собирается шторм. Восток порозовел.

Однако долго простоять на мостике не удалось. Штурман управился со звездами за 15 минут. Затем метрист доложил о работе по левому борту РЛС американского сторожевика (сила сигнала 3 балла), и мы срочно погрузились. У американцев идут свои учения. Сегодня вахтенный офицер Шкруднев заметил по курсу красные вспышки. По всей вероятности, там шли ракетные пуски.

Я окончательно перешел на ночной образ жизни: ложусь в 7 утра, встаю к 15. Как раз к утреннему чаю смены.

Просыпаешься и первым делом смотришь на глубиномер - 80 метров, потом на часы. Тип гидрологии - 5-й (скорость звука уменьшается пропорционально росту глубины).

На шоколадных этикетках - породы собак, и сразу же тема разговора: кого за какие места кусали собаки. Каждый старался предстать в самом выгодном свете - самые страшные собаки кусали именно его да ещё за самые жизнеопасные места. Потом речь зашла о собаках в произведениях классиков. Помянули толстовскую "Бульку", незабвенную "Муму", "Белого пуделя" Куприна, "Собачье сердце" Булгакова, "Бим Белое ухо", "Белый клык"...

- У Толстого ещё есть рассказ - "Лев и собачка", - вставил лейтенант Васильчиков. И все с уважением посмотрели на него. Ну, штурманенок, эрудит...

Акустик Кузишин не знает таблицу умножения! В кают-компании все поражены - у парня аттестат за десять классов. Теперь лейтенант Федоров, его командир, учит Кузишина по столбцам. Решили испытать своего вестового матроса Дуняшина:

- Шура, сколько будет семью девять?

Дуняшин застыдился, стал думать. Входит штурман старший лейтенант Ефремов.

- Штурман, сколько будет семью девять?

Ему бы отшутиться, что-нибудь - "а сколько надо?", но Коля абсолютно нечувствителен к юмору. Бухает на полном серьезе:

- Шестьдесят три.

- Ничего, Шура, - ласково утешает расстроенного вестового механик. Будет у тебя высшее образование, как у штурмана, и ты будешь знать, сколько будет семью девять.

Громовой хохот. Но Ефремов так и не понял, почему и над

кем смеются.

Тараканов расплодилось великое множество. Жара и всевозможная провизия, рассованная по всем отсекам, очень способствуют их неуемному размножению. Из-за высокой температуры они весьма подвижны и проворны.

Завтра истекают последние сутки хранения практической торпеды. Плавбаза, которая должна её заменить на боевую, не наша, и к тому же в скором времени уходит. Все гадают: дадут нам подход или нет?

Через полчаса зарядку АБ прервали - срочное погружение. Вахтенный офицер лейтенант Симдянов принял мерцающую звезду за самолет... Проклятие механика на его голову.

От качки мы отвыкли довольно быстро. Нас не качало уже дней 20 - с самого Гибралтара. Теперь же перемогать её в духоте отсеков и вовсе невыносимо: и душно, и тошно, и скушно...

Неспокойно подлунное море. Живая иллюстрация к Айвазовскому. Волны, облитые лунным светом, видны во всех своих морщинах, рябинах, складках, излучинах.

Сидел в рубке радиоразведчиков. Слушал эфир. Вести безрадостные. Президент США Форд высказал решимость урегулировать ливанский кризис всеми мерами - чего бы это ни стоило - к президентским выборам. Правые силы Ливана обратились к президенту Франции за военной поддержкой. Есть вероятность высадки французского десанта в порту Джуния. Сирийские части в Ливане потребовали от палестинцев сложить оружие.

Ночь. Форсированная зарядка. Неподалеку пролетел неопознанный самолет, но погружаться не стали.

- Нахальство - второе счастье, - изрек вдруг наш сверхосторожный командир. Он опасается, не стукнул бы кто-нибудь, что мы всплываем не по боевой тревоге, а одной лишь вахтенной сменой.

Ночное небо. Над тучей торчит зеленоватый веер лучей ещё невыплывшей луны. Тучи сходятся, и из прорехи между ними лунный свет проливается на море в виде гигантской человеческой фигуры в монашеском одеянии. Голова склонена, как у католического святого. Уж не святой ли Петр вышел нам навстречу? Что это - игра лучей или зловещее предзнаменование? Будь на нашем месте испанская или итальянская субмарина, на ней бы точно произошел мистический переполох. Там, где подол сутаны касается воды, - переливается бледно-зеленое пятно.

- Ни дать ни взять - привидение, - замечает за моей спиной боцман.

Мы молча вглядываемся в игру лунного света, моря и

облаков. Никто не шутит. На душе тревожно.

Пахнет гниющими водорослями. Должно быть, берег неподалеку...

Входишь в гальюн центрального поста и непременно ударишься макушкой о какую-нибудь железную коробку. Прямо-таки ритуальный ушиб головы.

После дневного чая в отсеках воцарилась деловая суета. В лаз второго отсека волокут баллон с фреоном для пополнения газом системы кондиционирования. В центральном посту - малая приборка. Штурман с Симаковым ищут укромное местечко, где бы можно было позаниматься. На все зачеты отведено 10 дней. Переживают, словно студенты перед сессией. Залезли в прочную рубку, а там открылась парикмахерская - Шурмистров помощника стрижет...

...Сидел в своей каюте и готовил выступление перед мичманами о Конфуции и конфуцианстве.

Вдруг у кормовой переборки кто-то вскрикнул: "Ой, баля!.."

С подобных вскриков начинаются всякие беды. Так оно и есть - что-то резко зашипело и через минуту каюту, да что каюту - весь отсек заволокло белесым туманом. В разобранном кондиционере вырвало заглушку и фреон с силой 5 атмосфер пошел в отсек. Его тут же перекрыли - авария! Матрос Шилов пытался закрыть отверстие рукой. Рядом в клубах "морозного" пара прыгал мичман Мамонов и кричал:

- Брось, дурак! Руку отморозишь!

Из каюты выскочил командир:

- Где механик?!

Механик смотрел в четвертом отсеке фильм. Прибежал Мартопляс. Но фреон все шел и шел. Вспомнилась инструкция по ЛОХу: фреоном можно дышать не более 2 минут. После чего - кратковременное наркотическое опьянение (фреон - "веселящий газ"), потеря сознания, смерть... Лодка в подводном положении. Всплывать нельзя. Наверху солнце, чужие корабли... Перемешиваем воздух с первым отсеком. А фреон все идет и идет. Зловещее шипенье. Шипенье смерти... Выскочил в коридорчик среднего прохода. На глаза попался портретик министра обороны маршала Гречко - в парадном мундире при всех орденах. Вот так, товарищ маршал, и умирают подводники... На губах министра кроткая добрая улыбка. Буддистская улыбка...

Неужели ещё минута - и кранты?

Надо включаться в "идашку". Где она? Под диванчиком. Поднимаю свое ложе, с трудом вытаскиваю из-под ящиков с ЗИПом, ядами (медикаменты группы "А" хранятся в моей каюте) тяжеленную черную сумку с баллонами, маской, дыхательным

мешком. Вот уж точно, гром не грянет - мужик не перекрестится. Перекрестился. Все. Можно не включаться. Фреон заткнули. Коридорчик жилого отсека заволокло туманом. Матрос Шилов, перекрывая газ, обморозил руку. А доктор в двух шагах от него шпарит на машинке очередной отчет.

- Перевяжи руку и сунь под мышку!

Вот и вся помощь. Ну не скотина ли?!

Командир вне себя от ярости:

- Запрещаю работать со сжатыми газами в подводном положении!

До всплытия ещё три часа. Три часа дышать углекислотой с фреоном да ещё под избыточным давлением. Но жизнь идет своим чередом. Отправляюсь в мичманскую кают-компанию проводить занятия: "Линь Бяо и Конфуций". Толковал им о четырех добродетелях китайской религии: "жэнь, сяо, ди, и". Рассказывал об императоре Цинь Шихуанди, о прагматиках и "леваках". Слушали внимательно, как сказку. О, если бы подслушал кто-то из наших политотдельцев! То-то бы взвыли: разве это политинформация?! А мичмана довольны. Чуют, что их за людей считают.

В висках ломит, хоть ложись. В голове глухо. В ноздрях сладковатый запах. Но фреон без запаха. Тем и опасен. Сколько им моряков потравили...

Может ли человек обморозиться в тропиках? Может. Шилов - пример тому. Рука почернела и вспухла. Доктор все же обработал её спиртом.

Наконец-то всплытие!

- Если меня сейчас унесет, прошу винить механика, - полушутя говорит командир, забираясь по трапу к верхнему люку. Сегодня мы надулись, как никогда. Прежде чем отдраить люк, командир открывает перепускной клапан стравливает в атмосферу излишек давления. О, этот мощный вздох лодки, вздох облегчения. Из лючков вентиляции воздух, стравливаемый из отсеков в центральный пост бьет с такой силой, что береги глаза.

- Штурмана на мостик! И побыстрее - сумерки кончаются.

Выбираюсь на мостик вслед за Васильчиковым. Линия горизонта, на которую надо "сажать" секстантом светила, ещё видна. Пошли замеры...

Пятый бьет зарядку. Командир сожалеет об оставленной под Кипром позиции. Там глухомань, там можно было молотить зарядку батареи хоть до утра. А здесь же по левому борту мигают маяки Устики, по правому - две цели. То и дело с запада на восток, должно быть в Неаполь, пролетают самолеты. Подлодка, как волчица, обложенная огнями маяков, кораблей, самолетов,

спутников, комет...

Небо - черно-золотое, крупнозернистое звездное небо Тирренского моря. Всплыли как раз поперек лунной дорожки. Сегодня полнолуние. Над нами пролетел спутник. Чей?

Пока вахтенный офицер, сигнальщик и командир всматривались в огонек над горизонтом - самолет или нет, - я сквозь темные очки умудрился засечь бортовые огни, проплывшие у нас над головой. Это пролетел итальянский противолодочный самолет. По счастью, с выключенной поисковой аппаратурой. Не заметил, гад!

Все, кто на мостике, едва успевают поворачиваться - там цель, и там, и там!.. Но зарядку бить надо. И до утра. А таких нервических зарядок впереди ещё восемь.

Матросы наши привыкли к пластинам регенерации самым опасным образом. Крошат, ломают отработанные пластины так, что куски валяются по коридорам. Сегодня чуть не сунули "регенерацию" в кандейку из-под соляра. То-то бы полыхнуло! "Ходим мы по краю..."

Справа над горизонтом блеклое слабое зарево. Что это? Командир предполагает, что это свечение неба над Неаполем. До него всего 180 миль. А в Неаполе - "Нимиц". Хорошо ему там.

Научился отыскивать Вегу. Командиру нравится название звезды Альтаир.

Мотористы обнаглели совершенно. Даже приказания машинного телеграфа позволяют исполнять по собственному усмотрению. Был дан приказ остановить левый дизель для осмотра системы смазки. Но они, устранив неисправность на ходу, решили дизель не останавливать, хотя ревун машинного телеграфа исходил клекотом.

Погрузились спокойно. Прошел по отсекам, надо настропалить людей насчет "регенерации". Электрик Василов в четвертом отсеке все время ищет "корпус". Камбузные пары то и дело нарушают электроизоляцию. В пятом журчит вода - подтекает клапан спуска воды. Через каждые два часа пускают помпу на откачку воды из трюма.

Трюм центрального поста. Матрос Сыромятников спит на эрдэушке накрытый одеялом. Матрос Медный спит скорчившись в три погибели между труб. Матрос Серебряков в седьмом валялся между торпедными аппаратами на ничем не покрытом диванчике. Наказать командиров отделений и старшин команд. Те оправдываются: матросы-де не спят на штатных местах, потому что там жарко. Каждый ищет закуток попрохладней... И это похоже на правду.

Но доктор! Мало дышали фреоном, так ещё теперь и

хлорофосом. Решил потравить тараканов. Нашел время и место - в Тирренском море.

Матросу Максимцеву, торпедисту-гиганту (под два метра), надо выдавать вторую порцию по раскладке.

Вчера приходил матрос Данилов, попросил пленку с голосом матери. Я оставил его наедине с магнитофоном. Слушал до мокрых глаз...

Только что по столу пробежал самый большой виденный мной за весь поход таракан - величиной с желудь! Это доктор всполошил их своим хлорофосом. Что толку...

Всплыли. Чуть выше Луны стоит лучистый, даже чуточку слепящий шарик Юпитера. Половинолуние. В небе не полумесяц, а точный полукруг.

Нам дали новую ширину полосы поиска - 8 миль.

"Шаман" принес разведсводку в штурманскую рубку, чтобы нанести на карту "обстановку". Авианосец "Клемансо" ушел в Тулон. Хорошо ему там...

Штурманы наши снова обмишулились: перепутали секундомеры. Дали замкомбрига вовсе не тот секундомер, на котором засекали время "посадки" звезды на горизонт. В результате тот долго ломал голову над своей "невязкой".

В надстройке матрос Богдан варит газосваркой фланец лопнувшей трубы. Вспышки из иллюминаторов мигают голубыми предательскими проблесками на всю округу. Из звезд видна одна Вега.

Мичманам так понравилось мое сообщение о Китае, что командир попросил выступить и перед офицерами. Так приходит мирская слава...

Под утро помощник, стоя на мостике вахтенным офицером, обнаружил слева по борту шарообразное красное свечение. В бинокль разглядел темную точку без каких-либо огней, но с облачком дыма. В 60 кабельтовых от нас била зарядку чья-то подводная лодка. Она имела неосторожность "мазнуть" своим локатором - в режиме "однообзора" - по горизонту, и наш метрист тут же определил по частоте сигнала английскую подводную лодку. Затем британец проработал локатором ещё с полторы минуты и, конечно же, засек нас. Федя рвался в бой, уговаривал командира немедленно погрузиться (до конца зарядки оставался ещё час) и выйти на неё в атаку. Или сообщить, на худой конец, по радио о "контакте", сделав из "дизелюхи" атомоход. Но командир отказался.

За чаем Федя горячо переживал сей нереализованный шанс - потрясал руками и делал вид, что рвет с горя свою едва пробившуюся черную бородку.

На лодке началась эпидемия бород. Не бреется механик, не бреется доктор. Отпустил усы старпом. Я тоже решил не отставать, но сегодня по ошибке сбрил трехсуточную поросль.

По вентиляционной магистрали Федины долгоносики разносятся по всем отсекам и каютам. Фауна моей каюты тоже разнообразилась - появилась даже муха. Итальянская?

После обеда читал офицерам лекцию о Линь Бяо и Конфуции. Слушали отменно. Это не набивший оскомину марксизм-ленинизм.

В центральном посту вывесили "дацзыбао" - боевой листок с карикатурой на трюмных, выпустивших вчера в отсек фреон. Старпом снял листок по "цензурным" соображениям. Автор утверждал, что "эта тяжелая авария могла привести к страшным последствиям".

- Не надо пугать людей, Андреич!

- Надо их иногда встряхивать, - спорю я. - Привыкание опасно.

Но тут пришел помощник и мрачно заявил:

- Лук и чеснок кончились - кацура!

На ужин - манная каша с вишневым вареньем. Это называется - вспомним родной детский сад.

На карте у штурмана в такой невероятной близости от нас - Везувий, Неаполитанский залив, остров Капри, Сорренто. Везувий обведен красным кружком как морской ориентир. Чуть ниже - полигоны итальянских подводных лодок. Туда нам соваться не след.

Диалог в центральном посту по "каштану" (глубина 80 метров, вахтенный офицер старший лейтенант Ишеков):

- Центральный! - запрашивает шестой отсек. - Прошу нагрузить ВСД (воздух среднего давления) на гальюн.

- Что, уже полный?! Два часа, как продували!

- Полный...

- Чего вы такого нажрались, что вас несет, как...

- Так манная каша ж была...

- У, идолы... Дристуны несчастные.

Но воздух среднего давления на гальюн шестого отсека все-таки подают.

Слушаю пленку, на которую радисты записали с "Волны" последние новости: Ирак готовится ввести войска в Ливан. Положение обостряется ещё больше. Заявление Советского правительства по Ливану.

Горячо ходить у чужой войны. Американский разведкорабль "Либерти" доходился до удара по нему израильской авиации: около сорока трупов и свыше сотни раненых.

Встретил у Бунина строчку: "Большая муфта. Бледная щека". Минут пять гадал, как это "муфта" - шинно-пневматическая наша муфта - могла попасть в бунинский словарь. Потом вспомнилось: муфта - это деталь женской зимней одежды - эдакий меховой чехольчик сразу на две руки. Глубоко же погрузилась в меня подводная лодка.

Зудящее завывание какого-то штурманского прибора. Как много ещё не названных здесь, на лодке, звуков, не обозначенных словом ощущений вещей, состояний...

Матросам проще. Дизель-компрессор прозвали "поросенком", а реф-машину - "маруськой".

- Что это за прибор? - спрашивает мичман молодого матроса.

- Этот... Как его?... Напряжометр!

- Сам ты жометр! Вольтметр это, ясно?!

Жора Симбирцев обращается к замкомбрига с вопросом:

- Товарищ капитан 2-го ранга, а знаете, почему в стране каракуля не хватает?

- Почему?

- Полковников и генералов больше, чем баранов.

- Да ты, старпом, вольнодумец! - смеется замкомбрига.

Ждем смену района. Но пока не дают никакого смещения. Ночью били форсированную зарядку. Бедная батарея. Не терпит она никакого насилия.

Эфир забит арабскими голосами. Он похож на восточный базар.

По ночам я вспоминаю все то, о чем недосуг было вспомнить за последние двадцать лет. Метод концентрации памяти дает свои плоды.

Мы уже во втором позиционном районе. До Неаполя всего 70 миль.

В нашей службе есть что-то от фантастической войны будущего человека с машинами-киберами. Подводник не ходит в атаку так, как ходили во все времена, - с наганом в одной руке и саперной лопаткой в другой. Подводник никогда не видит своего врага в лицо. Но чаще всего его жизни угрожают (по крайней мере в мирное время) механизмы, агрегаты, окружающие его сплошной толпой, ежесекундно готовые убить его электроразрядом, выхлестнувшим откуда-нибудь огненным форсом, струей сверхдавления, газом, убить осколком разлетевшейся шестерни... Не на амбразуру дота бросается подводник, но на хлещущие из свища в трубопроводе струю раскаленного масла, на пробоину, пламя...

Враждебность машин, не очеловеченная разумными действиям живого противника, - враждебность ярая, стихийная,

чаще всего неожиданная, - вот чему приходится противостоять нам, подобно героям мрачных луддистских фантасмагорий. Враг ещё может проявить снисходительность, пощаду. Машина никогда!

Сегодня до чая - изучение книжек "боевой номер". Механик на чучеле своего варана сделал татуировку: "Нет в жизни щастя". Кроссворды в кают-компании разгадываются сообща и потому предельно быстро. За географию отвечает штурман, за медицину - доктор, за технику и физику - механики, мне же приходится держать ответ за литературу, историю и даже балетно-оперное искусство.

Мы прошли к своей нынешней позиции тем путем, каким римляне ходили на Карфаген.

Командир жалуется на боли в сердце. Подозревает предынфарктное состояние. Каждое всплытие машет руками - для моциона, но это ему мало помогает. Нервное перенапряжение, стрессы, курение, затхлый, слабоокислороженный воздух кого угодно доведут до инфаркта...

На большой приборке доктор поругался с командиром электротехнической группы Дубовским. Доктор обвинял его: он как вахтенный механик виноват в том, что в отсеках повышенное содержание углекислоты, что лодку плохо вентилируют, что во втором отсеке недоснарядили целую банку регенерации. Дубовский всячески огрызается, раздосадованный тем, что им командует доктор. Но док старше его по званию и должности - он капитан и начальник службы, а Дубовский только старший лейтенант и командир группы. К тому же доктор - ветеран многих боевых служб и даже орденоносец. А главное, прав по существу дела. Все это делает перепалку особенно острой. Пришлось вмешаться и урезонить обе стороны.

В Тирренском море - свои ориентиры. В лоции замелькали рисунки приметных знаков - вот купол оперного театра с вазоном на вершине - это Палермо, нечаянный побратим нашего Полярного, колонны со статуями, монастыри, башни древнеримских фортов, конусы вулканов. Эх, увидеть бы все это в натуре...

Признак приближения северо-западного ветра в Сиракузах - скопление облаков в форме башни над вершиной вулкана Этна. Мы находимся в зоне вулканической деятельности. Не хватало ещё угодить нам в подводное землетрясение.

"Маре Тиррено" глубоководно. В 3-5 милях от берега начинаются стометровые глубины. Цвет воды - голубой и предательски прозрачный. Почти как в заливе Сидра. Грунт - ил, песок, местами камень и глина. В районе вулканов - пемза.

С острова Корсика вывозят сыр рокфор.

Всех беспокоит выход "Нимица" из Неаполя. Наша позиция как раз у него на пути. Не хотелось бы попадать под его охранение. Вон лодку Коньшина уже засекли в Балеарском море. Правда, не враги, а наша спецслужба. Но неприятности будут те же.

У "Нимица", правда, есть иной маршрут - через Мессинский пролив. Бог даст - пронесет.

У командира на зарядке батарей новая песня:

Была бы только ночка,

Да ночка потемней.

Была бы только плотность,

Да плотность поплотней...

Плотность, разумеется, электролита в аккумуляторных баках.

Живешь в постоянном ожидании беды. И абсолютно никаких гарантий, что она не случится. Сердце к вечеру начинает покалывать. Работает оно в диапазоне от кофеина до валокордина.

Сегодня бьем зарядку. Ночь по-осеннему черна. Научился находить созвездия Овна и Андромеды. Арктур - это альфа Волопаса...

Вспоминали Полярный. Гадали на мостике, в какую казарму нас поселят по возвращении. Наверное, на Шипку. Хоть и высоко, но хорошо - быстро сбросим лишний вес. Оттуда и вид на гавань очень красивый. Лишь бы вернуться... А пустят нас в гавань только утром, часов в 10, чтобы встречающее нас начальство успело отдохнуть и привести себя в порядок...

Утром вошли в 3-й позиционный район. Сердце ноет. Хлобыстнул валокордина. Только уснул - боевая тревога. В чем дело? Рассвет, а лодка не может погрузиться - негерметичен газовый тракт РДП. После зарядки сгорела резина на газовой захлопке. Командир мрачнее тучи. На корпус полезли двое мотористов - менять прокладку. По закону подлости, именно в этот момент появляются цели. Сначала одна, потом акустик докладывает о другой. Кто? Сторожевик? Эсминец?

Мы сейчас на виду у каждого, кто проходит или пролетает мимо. Скрытность наша на волоске. Любой рыбак может донести, что наблюдает неизвестную (а это значит русскую) подводную лодку.

ЖАРА

17 июля пришла шифрограмма, которая вызвала всеобщее ликование. Нам велено встать на якорную стоянку в 55-й точке. Это северо-восточнее Кипра в десяти милях от кромки террвод. Даже не верится, что целую неделю мы можем наслаждаться

солнцем, дышать сколько влезет морским озоном, спать как люди - без тревог и побудок на смены вахт. Да и подремонтироваться в спокойной обстановке - давняя мечта механика.

А наш недруг авианосец "Нимиц" пошел на отдых в Танжер.

В 55-й точке стоят наши: эсминец "Пламенный" и два средних десантных корабля. Боцман запросил по светосемафору "добро" войти на рейд. Командир эсминца - старший на рейде - предложил нам стать к нему на бакштов, то есть на привязь с кормы. Так и сделали, чтобы не возиться на ночь глядя с постановкой на якорь.

Ночью на мачте одного из десантных кораблей вспыхнул синий огонь знак того, что он заступил в дежурство по ПВО. Мы избавлены от этой повинности тем, что лишены начисто любых зенитных средств. На случай войны будут выданы переносные комплексы типа "Игла" или "Стрела". Успеть бы только получить... Успеть бы хоть один "орион" завалить. Они уже с вечера кружат над якорной стоянкой...

На эсминце горн играет спуск флага. Под заливистое курлыканье солнце медленно садится за кипрские горы. Днем их почти не видно. Но на фоне красного солнечного диска вдруг четко прорисовалась двугорбая вершина...

Ночь выдалась беспокойная - течение развернуло нас почти "бульбой" в борт эсминцу. Несколько раз играли тревогу и отходили во избежание навала настолько, насколько позволяли концы. А потом все повторялось сначала.

Утром снялись с бакштова, отошли и попытались стать на собственный якорь. Но у лебедки отвалился указатель длины якорь-цепи. Командир помянул с мостика матушку боцмана. Якорь-цепь травили по смычкам. Под килем - 70 метров. Экие пустяки после наших километровых глубин.

Сходили со старпомом на шлюпке, спущенной с эсминца, к десантным кораблям за новыми фильмами. Заодно облазили их сверху донизу. Черноморцы из Севастополя. В танковом трюме стоят три "шестьдесятдвойки", выкрашенные под цвет ближневосточных равнин - желто-зелеными пятнами. Танковый взвод и взвод морской пехоты. Изнывают ребята под своим раскаленным железом так же, как и мы.

От десантников пошли на эсминец в гости к командиру. Эсминец тоже черноморский, старый, выведенный из консервации по причине обострения международной обстановки. Неделю назад он конвоировал до Александрии теплоход "Украина" с интуристами на борту. Теплоход этот обстреляли, пытаясь захватить заложников, два палестинских катера под ливанским флагом.

Последние новости: "Нимиц" вышел из Танжера. Крейсер "Жданов" сопровождает наш первый авианосец "Киев" где-то северо-западнее Кипра. "Киев" совершает свой самый первый дальний поход - переход из Севастополя в Североморск, к новому месту службы. Говорят, что у нас могут взлетать с палубы пока что всего два летчика.

Пили чай в каюте командира эсминца. Вдруг долгий трезвон колоколов громкого боя.

- Что это? - спросил наш механик.

- Как что? - удивился командир эсминца. - Боевая тревога.

Мы уже отвыкли. Нам кажется, что если мы благоденствуем, то и весь мир благоденствует вместе с нами. Командир поднялся, мы распрощались и на свое любимое "железо".

Эсминец снялся с якоря и ушел на слежение за авианосцем "Америка". Мы же остались на рейде старшими. Хо-хо! Теперь никто не запретит нам купаться в море. Купание в открытом море категорически запрещено начальниками всех рангов. А вдруг кто утонет? Но разве можно удержаться от такого соблазна после северов, после многомесячного пекла в душных жарких отсеках не окунуть свои тела в самое лазурное из всех морей?

Главное, принять все меры предосторожности. Плавать будем попарно вдоль борта, так, чтобы не было видно с других кораблей. Из кормового отсека вытащили надувную шлюпку - назначили её дежурным спасательным плавсредством. На мостик поставили бойца с автоматом - на случай появления акул. Отвалили носовые рули глубины. С них, как с тумбы в бассейне, стартовала первая пара.

Мы нырнули вместе с Симбирцевым. Я надел резиновые очки от ПДУ (портативного дыхательного устройства). Вокруг и подо мной густая голубизна венецианского стекла. Жутковато при мысли, что ты посреди Средиземного моря и под тобой трехкилометровая бездна...

Борт подводной лодки, изрядно обросший ракушками, просматривается вперед метров на десять. А в глубину он и вовсе виден весь до самого киля. Вода скрадывает его истинные размеры и окургуживает его полукруглый обвод до обхвата большеразмерной трубы. Пронзительные солнечные блики пляшут по ободранному сурику. Очертания лодки крайне неустойчивы - все линии зыбки, дрожат, ходят из стороны в сторону... Воздух возносится чередой хрустальных шариков и шаров. Иногда они сливаются в сплошные пузырчатые шлейфы, будто за нами тянутся ленты диковинной серебристой икры. Вдруг что-то длинное черное извилистое стремительно взвинтило воду поодаль от меня. Инстинктивно бросился под борт лодки.

Что это было - мурена? Морская змея? Средиземноморский угорь?

Симбирцев ничего не заметил. Может, померещилось? Но нырять как-то расхотелось...

На носовой палубе натянули тент и поставили столик для доминошников. Курорт, да и только! Конечно же, все пообгорели на жгучем солнце до красноты и теперь ходят в самодельных белых бурнусах из разовых полотенец, вправленных под пилотки, как скобелевские солдаты в Туркестане.

Мичман Маврикин, кок-инструктор, доложил, что из "сухой провизионки" исчезли две банки дрожжей. Это очень опасная пропажа, если учесть, что со времен погрузки продовольствия в шестом - седьмом отсеках "затерялся" ящик сахара. Братва вовсю готовится к встрече Дня флота и корабельного праздника. Брага, конечно, уже где-то заквашена. Найти её вовремя и уничтожить - наша задача.

Поставил "шаману" (шифровальщику) мичману Тарану 287 подписей в журнал учета уничтоженных шифрограмм. Затем поднялись с ним в надводный гальюн и жгли их в жестянке из-под маринованных огурцов. Сжигали по одному совсекретному листику, следя за тем, чтобы он сгорал дотла, чтобы за борт не улетел ни один клочок ни с одной цифиркой. Сжигали долго, так что металлические конструкции вокруг разогрелись, а вместе с ними и баллоны с ацетиленом, задвинутые в угол гальюна. Я стоял в дверях и сторожил, чтобы к нам никто не приближался. Таковы правила уничтожения секретных документов. Кажется, мы оба здорово угорели от бумажного дыма. Когда покончили с этим муторным делом, я открыл дверь ограждения рубки и шагнул за комингс подышать свежим воздухом. Волны захлестывали на корпус, приятно обдавая голые до колен ноги. Вдруг высокий захлест ударил в стальную дверь, дверь с размаху саданула меня в висок. Был бы удар чуть поточнее и посильнее, я бы непременно сыграл за борт. Течение здесь сильное, оно бы в считанные минуты отнесло бы меня далеко за корму. А поскольку лодка бьет зарядку, из-за выхлопного шума дизелей никто бы не услышал ни всплеска, ни криков... И труп бы не нашли. И записали бы в вахтенный журнал: "Капитан-лейтенант Черкашин пропал без вести в точке - широта... долгота..."

Как все просто, обыденно и жутко... Не иначе ангел-хранитель уберег меня сегодня. Или кто-то молился очень горячо. Бабушка? Или та, от которой так редко приходят сюда письма...

Ушел эсминец "Пламенный", и без его заливистого медноголосого горна скучно стало на рейде. Зато пришел черноморский водолей "Сура". "Почты и свежих продуктов для вас нет!" - просемафорили с водолея.

- Ну и на хрен тогда сюда приперлись?! - прокомментировал семафор помощник Федя Руднев.

"Сура" предложила нам пресную воду, но не по доброте душевной, а чтобы скорее осушить танки и уйти в родной Севастополь. Ладно, с паршивой овцы хоть шерсти клок - устроили для команды пресный душ на кормовой надстройке. Поливали друг друга из пожарного рожка, фыркали, визжали, орали от восторга. Много ли надо подводнику для счастья? Немного солнца в пресной воде.

На якорной стоянке жизнь на Буки-409 наконец-то наладилась такой, какой ей следовало быть по Корабельному уставу: подъем в 7 часов, гимнастика (на корме её проводит старпом, в носу - помощник командира). Затем купание в выгородке клюза. Завтрак. Проворачивание механизмов и оружия (гимнастика для машин). Тренировка по борьбе за живучесть в отсеках. Развод на ремонтные работы. Обед в полдень. Адмиральский час. Работы по текущему ремонту. Отдых. Ужин. Спуск флага. Фильм. Отбой с покоечной проверкой по боевым частям.

Радиоразведчик мичман Атоманюк доложил, что на авианосце "Америка" ЧП: один из самолетов не вернулся на корабль - упал в море. На войне как на войне, даже если она Холодная...

Утром с Кипра прилетела ласточка, а затем сова. Сбилась сослепу с курса?

26 июля. После обеда прошли с командиром в носовой торпедный отсек и вскрыли - каждый свой - красный "совсекретный" пакет. В них коды шифрзамков от клапанов стрельбовых баллонов. Он не знает мой, я не знаю его. На тот случай, чтобы никто из нас не смог в случае внезапного сумасшествия произвести залп торпедами с ядерной боеголовкой. Командир вскрыл свой пакет маникюрными ножницами и передал их мне. Я проделал то же самое. Затем проверили замки - каждый свой: нет ли случайных совпадений на цифровом барабанчике. Так положено по ритуалу, придуманному режимщиками. Потом присели на настил и стали ждать, пока торпедисты проведут регламентные работы на спецторпедах. Неверов положил на колени подвернувшуюся гармонь и стал играть на её басах органные "фуги"... В этом что-то было: торпедисты холили самое страшное в мире оружие под почти баховскую мессу...

Записывал у себя в каюте программу классической музыки. "Песнь Сольвейг"... и вдруг - запах гари. Мгновенно выключил магнитофон, плафон, вентилятор. Принюхался. Гарью тянет из

вентиляционного отростка. Горим? Бегу в центральный пост. Мотористы сожгли в дизельном отсеке резиновый компенсатор. Только и всего. Слава богу, не пожар...

До погружения час. Стоим на мостике. Лодка добивает форсированную зарядку аккумуляторной батареи. А мы, прежде чем на месяц спуститься на дно стального колодца - в жаркое ветвилище разнокалиберных труб, - наслаждаемся напоследок свежим ветром морской засолки, последним летним солнцем.

"Орионы" ещё не прилетели, и нам надо успеть погрузиться, пока они не засекли нашу точку погружения. Неверов смотрит на часы - жаль прерывать зарядку, но, похоже, самое время под воду.

- Всем вниз! К погружению!

В 15.00 погрузились с раскаленными дизелями и разогретым за недельную стоянку под сирийским солнцем корпусом. К тому же добавилась сернокислотная сауна только что заряженных аккумуляторов. Температура электролита в батареях резко поднялась, несмотря на то что запущена система водяного охлаждения. Но вода, предназначенная для остужения серной кислоты, теплая, поскольку забортная вода даже на глубине 50 метров свыше 20 градусов. К тому же в нашем втором и в четвертом включены водородосжигательные печки от них тоже идет нестерпимый жар. Такого пекла ещё не бывало!

Ну и конечно же, по закону подлости, вышел из строя кондиционер. И вот уже ни одного прохладного отсека. Почти всюду - за полсотни градусов. А в дизельном, где воздух греют неостывшие дизеля, и того пуще. Трудно поверить, что час назад нас обдавал на мостике ветерок.

Люди растелешились до трусов. Все истекают потом, и его ручьи уже не впитывают перекинутые через шею полотенца. Симбирцев отжал свое в центральном посту, и у его ног мгновенно растеклась лужица. У штурмана Васильчикова пот крупными каплями падает на путевую карту, и он то и дело промокает соленые кляксы туалетной бумагой.

Боцман сделал вестовым в мичманской кают-компании накидки из разрезанной простыни, чтобы те не роняли свой пот в бачки с ужином. Сирийские арбузы, которые мы едим на ужин, солоны - пот ручейками стекает с верхней губы и смешивается в уголках рта с арбузным соком. Утираться нет никаких сил, для этого нужно иметь в запасе несколько сухих простыней. Сколько мы продержимся в такой сауне?

Рявкнул динамик "каштана":

- Доктора в шестой отсек!

Я перебираюсь в шестой - электромоторный - отсек вместе с доктором. У матроса Зозули - тепловой удар. Он перегрелся в

дизельном, пришел в электромоторный, лег на свою верхнюю койку, где под водой и без того жарко - воздух греют ходовые станции, электромоторы, и потерял сознание.

- Первая ласточка, - сказал доктор, нащупывая пульс на измасленном запястье моториста. - Точнее, первая кукушка.

"Зозуля" - по-украински "кукушка". Доктор, обливаясь потом, сам был готов "вырубиться", но врачебный долг, и только, держал его на ногах.

Положение в кормовых отсеках усугублялось ещё и тем, что здесь подкрашивали переборки до самого последнего дня стоянки, красили даже во время зарядки батарей, и теперь пары этиленовой краски дополняли соляровую аэрозоль, которой дышали мотористы.

Зозулю перенесли в седьмой отсек, где температура на полтора градуса ниже, чем в энергетических отсеках. Он лежит на койке, бьется в конвульсиях, корчится, выгибается, будто укушенный тарантулом. Он жмурит глаза и скалит зубы. Пульс 120. Ему принесли кружку не очень теплой воды. Пока матрос Гурашидзе её нес, не утерпел - отхлебнул, слишком уж соблазнительна была вода в парном и зловонном от загнивающей картошки отсеке. Зозуля залпом осушил кружку и поставил её слегка прохладную на грудь. Доктор тем временем раскрыл переносную аптечку, стал прилаживать к шприцу иглу. В отсеке многолюдно и тесно. Через раскрытую аптечку кто-то перешагивает, и доктор матерится:

- Харитонов, в лоб твою мать! Куда лезешь?! Не видишь - антисептика здесь!

Он делает укол. Зозуля лежит землисто-серый. Только бы выжил! Лоб и щеки его обложены мокрым полотенцем, и он, полуголый, смуглотелый, худой, в белой "чалме", похож на араба, умирающего в пустыне от безводья.

"На палубу вышел, сознанья уж нет, в глазах у него помутилось..." напевает под нос доктор, чтобы разрядить гнетущую атмосферу. Но никто не улыбается. Сюжет старинной матросской песни сбывается слишком уж очевидно.

Круглая переборочная дверь приоткрывается, просовывается чья-то облитая потом испуганная физиономия:

- Доктора в шестой!

В шестом упал от перегрева у ходовой станции 3-го электромотора старшина 2-й статьи Лиходиевский. Его тоже переносят в корму и кладут рядом с Зозулей. В пятом отсеке готов "вырубиться" 19-летний моторист Серебряков. Иду в пятый. Мотористы Глушко, Панасюк, Хуторянский, спасаясь от зноя, забрались в трюм приборной выгородки. Там из трещины во

фланце системы охлаждения бьет прохладный веер забортной воды. Спускаюсь к ним в тесный, темный, измасленный колодец-шхеру. Моряки вплелись руками и ногами в извивы магистралей и нежатся в прохладе брызг. То, что это холод той самой глубины, которая - расширься щель чуть больше - в одну секунду затопит их трюм по самые пойолы, отнюдь их не пугает. Жара наверху страшнее.

Я делаю вид, что осматриваю повреждение, а сам, охладив руку в воде, незаметно прикладываю ладонь к сердцу. Хоть чуть-чуть остудить его, а то и не выберешься отсюда.

До всплытия ещё целых четыре часа...

У наших мотористов от постоянного перегрева всегда повышенное внутричерепное давление. Может быть, этим объясняется отчасти их злобный и угрюмый нрав?

Через полчаса становится плохо мотористу Панасюку. Но это уже цепная шоковая реакция. Надо её приостановить. Мы с Симбирцевым идем в пятый. Жаром горновой печи пахнуло на нас, когда мы приоткрыли дверь в дизельный. Мы оба в одних трусах, в руках у нас полотенца и мочалки. Устраиваемся на крышках неостывших дизелей, как на парильных полках Сандуновских бань. Нестерпимый жар сушит глаза и верхушки легких. Старпом возлежит на верхней крышке среднего дизеля, как горячей каменной плите турецкой бани. Я же нахлестываю его за неимением веника полотенцем. Потом мы меняемся местами, и он делает мне массаж. Мы оба отплевываемся от стекающего пота и делаем вид, что нам чертовски приятно проводить время в этом злополучнейшем из отсеков. Молодые мотористы смотрят на нас во все глаза.

Окончив спектакль, ковыляем в душ шестого отсека и немного приходим в себя под вялыми и, конечно же, теплыми солеными струйками...

Всплыли едва стемнело и снова начали бить зарядку, хотя отсеки ничуть не остыли. Ошалевшего от жары моториста Серебрякова доктор вывел на мостик и тот дышал по-рыбьи пусто и жадно... Надо прекращать зарядку. Но зная нрав Неверова - ему нельзя рекомендовать очевиднейшие вещи, он обязательно сделает все наоборот, - я подвожу его к нужной мысли исподволь. Мол, ну и хилый моряк нынче пошел. Вот в котельном отделении крейсера - вот где ад, шумное пекло. А у нас - благодать, и, несмотря на это, сейчас ещё один моторист вот-вот вырубится... Командир вызывает на мостика механика, интересуется плотностью электролита. Мех, зная Неверова не хуже меня, столь же бодро, сколь и безразлично докладывает плотность электролита, безбожно завышая её. И командир распоряжается

перенести зарядку на завтра. Слава богу, хоть за ночь немного остынем...

Жара. Единственное, что сулит прохладу, это литеры "СФ" - "Северный флот" - на погончиках сигнальщика. О, скорей бы на Север, скорей бы домой...

Погрузились с рассветом и начали скрытный переход на свою позицию. Мы на большой судоходной дороге Гибралтар - Суэц. Поверхность над нами красна от килей и днищ танкеров, сухогрузов, лайнеров...

А "Нимиц" спрятался под "каблук" итальянского "сапога" в Таранто.

Над мостиком зеленая арабская луна.

К вечеру небо заволокло. Солнце топорщилось из облаков в четыре широких луча - оранжевой мельницей. Через все море пролегла алая дорожка. После привычного лунного золота она смотрится как некое экзотическое явление природы. Далекое судно впечатано в красноватую закатную полосу всеми изрезами своего силуэта. Видна даже береговая кромка африканского берега. Там Тунис... На зоревом огнище застыл между горизонтом и тучами косяк дождя. Не с родной ли стороны принесли его циклоны?

Родина... Сейчас так легко наговорить ворох сусальных нежностей. Помолчим... "Не нужен нам берег турецкий, и Африка нам не нужна..."

В поход нас провожала вся страна. Я хочу, чтобы эта расхожая фраза стала для матросов ощутимо зримой. Еще в гавани, во время загрузки продовольствия, я набрал целый пакет товарных ярлыков и этикеток. "Вобла мелкая вяленая" - с Каспия. Галеты "Арктика" - из России. "Варенье вишневое", "Капуста квашеная" - с Украины. Компот "Слива" - из Дагестана. "Масло сливочное" - из Белоруссии. "Молоко сгущенное" - из Прибалтики. "Сухари ржаные простые" - с берегов Волги, из Саратова. Надо бы наклеить этикетки на один большой лист и вывесить в отсеке: смотрите, ведь действительно вся страна!

Я вглядываюсь в незатейливую этикетку сухарной фабрики и пытаюсь представить себе фабричных работниц. Наверняка в большинстве своем пожилые женщины, которым любой боец из нашего экипажа годится в сыновья, наверняка есть девчата, которые клянут свою скучную долю - сушить сухари - и мечтают уехать в "трын-пески туманный город". Знали бы они, что жестяные банки с их сухарями вскрывают матросские руки, ободранные тяжелым железом, жженные кислотами, битые токами всех частот и напряжений. Знали бы они, как мы любим эти крепкие, двойной закалки ржаные ломти, больше похожие на

ссохшиеся комья земли, нежели на хлеб. Нет ничего лучше от "морской болезни", чем вгрызаться зубами в грубый кисловатый сухарь. И отступает тошнота, и не такой противной кажется качка. Да и душа, вымотанная многосуточным штормом, не принимает иной пищи, кроме флотского сухаря. Грызет горбушку, сдобренную солью морских брызг, сигнальщик на мостика; крушит зубами твердокаменную краюху, закапанную потом и соляром, моторист в отсеке; посасывает осколок черной корки штурман над картой. Хорош сухарь и в мертвый штиль, когда в округлых складках взморщенной форштевнем глади отражаются со сферическим искажением белые заморские города, хохлатые пальмы, диковинные летучие рыбы, и вдруг повеет от ноздреватого куска каленого хлеба русской печью, берестяным дымком, смородиновым листом...

И пусть помощник мечет на стол свои деликатесы - все это мягкое, плавленое, фаршеобразное. Только сухарь задает зубам настоящую работу. А что за воин без зубов?

Спасибо вам, саратовские сухарщицы! Спасибо вам, ивановские ткачихи, за тропические пилотки с длинными козырьками - они спасают наши глаза от исступленного солнца. Спасибо вам, уральские сталевары, за прочный корпус! Спасибо всем, кто трепал кудель для дейдвудных сальников и варил прозрачный пихтовый бальзам для склейки перископных линз, кто плел из проводов роторы наших электромоторов и мыл золото для контактов радиоаппаратуры... Спасибо тем, наконец, кто растил виноград для шампанского, коим омыли, по традиции, борт нашего корабля при спуске на воду. Горлышко той бутылки заварено в один из кормовых кнехтов...

Моряки - любимцы народа, а подводники - и вовсе баловни.

Попробуйте купить в магазине воблу, а нам каждый день выдают по сушеной рыбине на брата. Модницы всей страны грезят о дубленках, а наш верхний вахтенный обряжен в постовой тулуп из роскошной овчины...

Да и то сказать - мы ведь тоже плоть от плоти народа. Отец командира преподает географию в школе глухонемых, мать - полевод. Батя Симбирцева бьет зверя на Чукотке. Папенька лейтенанта Васильчикова - инженер-технолог. У одного Феди родитель - генерал, да и то сухопутный. Что же до матросов, так они все поголовно год-два назад были шахтерами, слесарями, трактористами, студентами.

Я прикинул: через нашу подводную лодку со дня её постройки прошли несколько экипажей, несколько сот человек. Они рассеяны по стране, однако все они объединены именем корабля в некое незримое, но реальное сообщество. Кинь клич, и

они соберутся, как собираются по памятным датам давным-давно расформированные фронтовые полки. И имя корабля будет паролем...

Пришло радио, что через наш позиционный район ожидается проход американского атомного авианосца "Нимиц". Этот новейший ударный авианосец (спущен только в прошлом году) идет на Средиземное море впервые. Вести слежение за ним очень трудно: не каждый наш надводный корабль может угнаться за ним 33-узловым ходом, да и идет он в таком охранении, в каком появляется на людях разве что сам президент. Впереди по курсу рыщет противолодочная атомная подводная лодка, разнюхивая, не притаилась ли где в засаде русская субмарина.

Конечно же, притаилась. Это мы, Буки-409. Даром, что ли, перлись сюда аж с Крайнего Севера, из русской Лапландии.

Следить за авианосной ударной группировкой практически некому. После того как египтяне выдворили советские Ту-16 с аэродрома в Мерса-Матрухе, наша Средиземноморская эскадра осталась без воздушного прикрытия, без воздушной разведки. Вряд ли адмирал Акимов (командир 5-й эскадры) будет гоняться за атомным "Нимицем" на своем флагмане - паросиловом крейсере "Жданов", лучшем легком крейсере сталинских времен. Слишком много шансов не справиться с задачей.

- Пошлет какой-нибудь сторожевичок, - усмехается командир, вглядываясь в наше туманное будущее, - чтобы потом можно было командира тряхнуть за шиворот: "Вы не справились с боевой задачей!"

Вот почему всю нашу полярнинскую бригаду развертывают в завесу - от египетских берегов до Кипра. "Нимиц" шпарит к берегам Ливана, авось на какую-нибудь "букашку" и напорется. Да минет нас чаша сия!

Если прошлая война была войной моторов, то нынешняя - Холодная война антенн. Мы же со своей глухой радиоэлектроникой да своими архаичными дизелями против атомного авианосца - все равно что прошловековой гренадер с кремневой фузеей против танка - целится и надеется попасть в смотровую щель. Впрочем, "фузея"-то у нас как раз неплохая - дальноходная и с ядерной "головой". Но "конь" по сравнению со скороходом "Нимицем" - никудышный.

Из торпедного отсека, где в трюме под настилом хранится офицерский багаж, принесли мой чемодан. Тужурка, галстук, брюки, книги - все покрылось гнусной серой плесенью. Швы сгнили. Придется шить в Полярном новую форму.

На ночном всплытии командир терзает нашего радиоразведчика мичмана Атоманюка:

- Где "Нимиц"?

- Товарищ командир, "Нимиц" соблюдает полное радиомолчание. Последний раз слышал его под Мальтой. Они поднимали самолеты... Предполагаю, АУГ форсировала Тунисский пролив и находится от нас в трехстах милях.

Парадокс судового времени: часы летят как минуты, а сутки тянутся неделями. Подводник любит все, что напоминает ему о течении времени. И даже не потому, что так страстно рвется на берег. Просто под водой, в отсеке, где не ощутимы ни естественная смена дня и ночи, ни движение в пространстве, создается препротивная иллюзия застывшего времени. Она разрушается ростом цифровых столбцов, зачеркнутых в календарях, стопой исписанных страниц в вахтенных журналах, уровнем одеколона во флаконе для ежедневных протираний... Даже на разматывающуюся бобину кинопроектора посматриваешь с вожделением: на глазах уменьшается...

А тут после вечернего чая, перебирая гитарные струны, рыжие от ржавчины, минер пропел со значением:

Вот и январь накатил, нашумел,

Бешеный, как электричка...

- Как январь? - вздрогнул доктор, оторвавшись от "Челюстной хирургии".

- Так, Спасокукоцкий. Послезавтра Новый год. Ку-ку!

За сутки до Нового года в отсеках вырос целый ельник. Три самых рослых "дерева" были собраны из полиэтиленовых секций и подпирали теперь подволок в кормовом торпедном отсеке, в офицерской и мичманской кают-компаниях. Другие - ростом с ладонь и меньше - произросли в каютах, рубках и даже трюме центрального поста. Елками гордились и ревниво следили, чья украшена лучше. Те, кто перед походом не запасся крохотными пластмассовыми елочками и блестящими микроигрушками, выпрашивали у доктора "зеленку" с марлей и обвешивали проволочные каркасики крашеной "хвоей". Игрушки делали из шоколадной фольги и разноцветных цилиндриков сопротивлений, лампочек, пестрых проводков, выклянченных у радистов и гидроакустиков.

Помощник Федя поразил всех сюрпризом: из рефкамеры была извлечена тушка куренка, припрятанная со времен последнего подхода к плавбазе и замороженная до хрустального звона. К зажаренному куренку кок мичман Маврикин прикрепил бумажную гусиную шею, а в хвост вставил записку Руднева: "Назначаю жареным гусем. Помощник командира". "Гусь", водруженный на стол посреди салфеток, свернутых колпачками, и стопок, наполненных сухим вином, имел шумный успех.

Включили хирургические софиты, и механик, как заведующий столом, взялся за нож:

- Значит, так: командиру - шея, помощнику - крылышки, запчасти к Пегасу! Ножки - ходовую часть - командирам моторной и электротехнической групп. Ну, а "прочным корпусом" я займусь сам!

- Много хочешь, мало получишь, - вмешался старпом и отобрал нож.

За полчаса до праздничной полуночи доктор прицепил бороду Деда Мороза и скептически оглядел "Снегурочку", чей воздушный наряд никак не скрывал мощные бицепсы матроса-торпедиста Максимова.

- За мной! - сказал доктор-дед и взвалил мешок с подарками. И тут же над головой заверещал ревун - торопливо, тревожно, настырно...

- Боевая тревога!.. Торпедная атака подводной цели. Стрельба глубоководная.

"Снегурочка", срывая с себя марлевый наряд, ринулась в родной первый отсек, а доктор - в кают-компанию, куда расписан на время боя, - и в самый раз: подлодка так круто пошла на глубину, что "гусь", сшибая салфетки, покатился по столу. Вино в стопках перекосилось, а шарики "витаминов", ссыпавшись с блюдечек, весело поскакали по узкой палубе.

Неужели "Нимиц" пожаловал?! По крайней мере его подводный дозор. Акустики классифицировали цель на встречном курсе, как атомную подводную лодку типа "Стёрджен"...

Пока доктор боролся за живучесть новогоднего ужина, подводная лодка ложится на боевой курс, и штурман, доложив контрольный пеленг на цель, с тоской глянул на часы. Шесть огненных нулей выскочили на электронном циферблате, и тут же замелькали первые секунды нового года...

Море не считается с праздниками. Мы привыкли и не к таким его каверзам. Но кто бы мог подумать, что подводная лодка "противника", которую мы так долго выслеживали в засаде, появится вдруг в такую минуту?!

- Включить магнитофоны!

Это звучит как "Работают все радиостанции Советского Союза!". Торжественно.

Центральный пост. Череда лиц в профиль. Командир над штурманской картой. Боцман - на рулях глубины. Старпом шелестит таблицами стрельбы. Штурман не отрывается от планшета маневрирования. В глубине отсека светится круглый экран подводной обстановки.

- Акустик, штурман, торпедный электрик, секундомеры -

товсь! Ноль... Ввести первый замер!..

Сквозь мерные гуды механизмов - звенящий гул глубины из выносного гидродинамика. У акустика на маленьком экране горит зеленая точка. При появлении шума чужих винтов точка расслаивается в клубок пляшущих нитей. Электронная "нить Ариадны", по которой мы выходим к цели.

Цель классифицирована. Теперь самое главное - быстрее определить её курс и скорость. Этим занимается КБР - корабельный боевой расчет.

Командир не выходит из штурманской рубки. Карта почти сплошь исчерчена нашими галсами, до дыр истыкана иглами измерителя, затерта резинкой, присыпана графитовой пылью. Таким открывается "поле брани" командиру подводной лодки. Он единственный из экипажа, кто воюет в полном смысле этого слова. Все остальные помогают ему, как в старину заряжали и подавали рыцарю мушкет. Он сам замышляет бой. Он единственный, кто знает обстановку под водой, над водой и в воздухе. И потому он - первый после Бога.

Подводная лодка, в отличие от всех других носителей оружия, целится не поворотом башен или ракетных установок. Она наводится на цель всем корпусом, словно гигантская торпеда. Она наводится на неё нашими лбами, носиками чайников в буфете кают-компании, боеголовками стеллажных торпед, ликами портретов, изголовьями коек - всем, что есть на ней сущего. Так мы выходим в атаку!

Курсы субмарин скрестились, как шпаги. Они перехлестнулись в том роковом пересечении, что называется, залповым пеленгом. Секунды острые, как иглы измерителя...

- Первый, второй торпедные аппараты... Условно.

- Пли!!!

Но торпеды не выйдут. Это только в своих полигонах после такой команды дрогнет палуба под ногами. И потом радостный возглас из первого отсека:

- Торпеды вышли! Боевой - на месте!

Но командир не спешит ликовать.

- Акустик, слушать торпеду!

- Центральный, слышу шум винтов торпеды. Пеленг двадцать пять градусов. Шум уменьшается. Акустик.

- Есть, акустик!

Слава богу - пеленга совпадают...

Сколько раз так было по-настоящему для того, чтобы сейчас это произошло условно. Слава богу, мы пронзили этот "Стёрджен" только острием карандаша на карте. И, возможно, они нас тоже. Кто кого раньше? У нас только одно преимущество - мы на своих

электромоторах почти бесшумны. Его нанесло на нас, как на большую плавучую мину...

После атаки расходились понурые, хоть и "вмазали супостату торпедой под рубку". Новый год безнадежно испорчен.

Офицеры вспоминали, где, кто и как встречал новогодние праздники: предыдущий - в базе, прибежав на корабль из дома по штормовой готовности; позапрошлый - на мостике при проходе узкости; ещё раньше - на ремонте в доке...

- Минуту ждать, - сказал и вылез из тесного креслица командир. Он мог этого и не говорить - без него все равно бы никто не притронулся к ужину.

- Вниманию личного состава! - разнесся по межотсечной трансляции веселый голос. - Объявляю судовое время: двадцать три часа тридцать минут. Команде приготовиться к встрече Нового года!

- Есть! Первый... Есть! Второй... - посыпались радостные доклады из отсеков.

- Судовое время в вахтенный, машинный и аппаратные журналы не записывать! На подводной лодке в одиночном плавании командиру подвластно все - даже ход времени.

Под торжественный перезвон Кремлевских курантов, грянувший с магнитной пленки, подняли вино - в море не чокаются, как и на берегу, когда пьют "за тех, кто в море". Командир произнес, пожалуй, самый короткий и самый емкий тост:

- За Родину!

Едва отгремел последний аккорд Государственного гимна, как щелкнули в отсеках динамики и вахтенный офицер объявил:

- Первой смене заступить. Судовое время - два часа первого января.

ВОЗВРАЩЕНИЕ

Ночная стая непонятных птиц обрушилась на островок плавучей стали. Птицы расселись на корме, на носовой надстройке, довольные выпавшей передышкой посреди океана.

Пока на мостике гадали, что за пернатые и откуда, с носовой "бульбы" раздалось тонкое "ку-ку".

- Кукушки!

- В Африку летят.

- А ну, покукуйте, милые, сколько нам ещё месяцев плавать!

- Отставить "месяцы", боцман, - недели.

Насчитали шесть "ку-ку"... Шесть недель?

Если боцман сел плести новую легость1 - верный знак, что подлодка скоро "ляжет на ноль", повернет на север, домой.

Мичман Плетнев плавал с Ерошиным шестой год и крепко

уверовал в эту примету. Свесившись с койки, он не без удовольствия смотрит, как боцман крошит кривым ножом свинец.

Свинец кромсался легко и беззвучно.

Домой! Счет похода пошел на сутки. Разменяли последнюю декаду, последнюю неделю. У календаря в кают-компании ведутся нескончаемые подсчеты - последний вторник, последнее воскресенье. Старпом сердится: в море нельзя загадывать наперед.

И все-таки лейтенант Симаков не удерживается от радостного возгласа:

- Последняя "разуха"!

Это лодочный баталер мичман Елистратов в последний раз выдал комплекты "разового" белья.

Веками моряк определял приближение к берегу по облакам, птицам, множеству других признаков. У подводников иные приметы...

Боцман красит суриком новую легость для бросательных концов. Красный мешочек с грузом очень эффектно упадет на снег причала: алое на белом!

Близость берега ощущается и по картам: изобаты глубин пошли на убыль - 300, 200, 100 метров... Вот-вот появятся очертания материка... Полярная звезда снова переползла в зенит. Веяние берега и в распоряжениях центрального поста, передаваемых по трансляции:

- На вахту заступить командирам боевых постов. Личному составу начать большую приборку!

- Начать подготовку к смотру формы одежды! Смотр проводить в бескозырках и бушлатах!

Штурман вывесил в жилом отсеке схему возвращения. Ломаная линия упирается в кружок с алым флажком - Северодар!

У каждого города есть некое общее ремесло или назначение, ради которого он и был основан. Стоят города-металлурги, города-университеты, города-рыбаки.

Главное ремесло Северодара - встречать подводные лодки. Встречать и провожать. Питать их электричеством, поить дистиллированной водой и соляром, заправлять сжатым воздухом и сгущенным молоком, грузить на них торпеды и аккумуляторы, припасать для них электролит и вино, спирт и керосин, кудель и канифоль, книги и кинофильмы... Когда все это погружено в отсеки, заправлено в цистерны, уложено на стеллажи, город провожает подводные лодки в океан. Надолго. На ощутимую часть человеческой жизни. Он провожает их тихо - без труб и барабанов, обычно в темноте, ночью. Подводные лодки не любят лишних глаз. Лучше всего они чувствуют себя, когда их никто не

видит, потому что скрытность - стихия подводных лодок, в которой они и опасны, и неуязвимы.

Надежно укрыта и их тайная заводь, где они отдыхают, заряжаются электрической энергией и живой человеческой силой. Гавань похожа на высокогорное озеро, налитое в продолговатую каменную чашу с неровными краями. Рубки подводных лодок торчат над водой черными плавниками. В одном месте чаша треснула, и сквозь расщелину субмарины выбираются в море по лабиринту гранитных каналов-коридоров.

Город нависает над гаванью гроздьями домов, прилепившихся к скалам. Он всматривается своими окнами в темную зелень бухты, будто в линзу, сквозь которую можно разглядеть зыбкие тени погруженных подводных лодок. Вот одна, яростно взбурлив "озерную" гладь, всплывает с тяжелым вздохом, и длинное, узкое тело её вытягивается поперек гавани.

Женщины приникают к окнам: "Не мой ли там?" Они угадывают это, даже не видя бортовых номеров. Подсаживают детей на подоконник: "Во-он папина лодка!"...

И если папа стоит сейчас в рубке у неопущенного перископа, он может повернуть его в сторону дома и увидеть сквозь мощную оптику большое окно, а в нем - родные лица.

Вместо главной городской площади - гавань, и все улицы ведут к ней. Приезжему человеку странно видеть силуэты кораблей в просветах между домами. А корабли стоят почти у самых стен, так что мостики едва не трутся о балконы. В здешних квартирах слышны авральные звонки и выкрики швартовых команд, басовитое клохтанье дизелей и хлесткие вопли лодочных сирен... Дома и корабли живут одними тревогами. Одни и те же ветры бьют и в борта, и в стены. Волны окаменевшего базальта раскачали город вверх-вниз, будто эскадру на мертвой зыби.

Северодар - столица подводников, и улицы его названы именами тех, кто много лет назад не вернулся к причалам. Больше трети века лежат их субмарины на подводных плато и в каньонах. Северные моря громоздят над ними ледяные надгробья.

Но что это?! Уж не всплыла ли одна из них?! Черные борта её ободраны до алого сурика, так что вся она почти красная, как недоваренный рак. Ватерлиния в зеленой бахроме водорослей. На мостике - люди в белых, не по сезону, фуражках. Подводная лодка не дрогнет и не качнется; она скользит по черному зеркалу бухты бесшумно, как призрак, и не поймешь, то ли она приближается к пирсу, то ли пирс надвигается на нее. А на пирсе черный строй экипажей в белых перчатках, оркестр, пестрая стайка жен и детей. С рубки жадно вглядываются в эту стайку: все ли пришли?

Ахнул отчаянно и радостно оркестр...

Вот неловко полетел с лодки бросательный конец - слишком давно не швартовались, отвыкли.

Юркий буксир подвалил к борту субмарины, осторожно стал поджимать её к причалу. Так подхватывают под руки изнемогшего путника перед ступеньками родного крыльца.

Закреплены швартовы. Выключены гирокомпасы. Отбой моторам.

- Смирно!

Пусть на берегу кутаются в шинели и шубы, а командир, по традиции, в одной тужурке и белой сорочке (встречающий адмирал знает, чего стоит этот шик) сходит с корпуса на причал. Нетверд его шаг, и адмирал сам спешит навстречу. Но рапорт чеканен, как дробь каблуков по трапу:

- ...Подводная лодка выполнила задачи дальнего похода. Материальная часть в строю. Готовы к выходу в море!

Крепкое рукопожатие.

- Надеюсь, обратно не торопитесь? - шутит адмирал.

- Не торопимся! - улыбается командир.

- Ну, давайте к семьям. Заждались. Через час ко мне на доклад.

- Есть.

Приподнимали жен, кружили на руках нетяжкий груз. И катились в снег с крутых причалов весенние белые фуражки.

ЧЕТВЕРТАЯ ЭСКАДРА

Подводная лодка - морская гроза.

Под черной пилоткой - стальные глаза.

Сто лет назад в Санкт-Петербурге была заложена первая русская боевая подводная лодка "Дельфин". Штормовой ночью 1916 года она закончила свой век в Екатерининской гавани Александровска-на-Мурмане (ныне Полярного). От "Дельфина", первенца российского подплава, из Екатерининской гавани, гранитной заводи субмарин, пошли подводные силы самого мощного и современного нашего флота - Северного. От него повела родословную Четвертая эскадра океанских подводных лодок...

С орлом на мостике

Как и все великие армады, она исчезла, моя эскадра. Самая большая в мире из всех существовавших когда-либо подводных эскадр. Было время, когда в её состав входило столько субмарин, сколько насчитывала их у себя вся Германия перед началом Второй мировой войны, - сорок с лишним вымпелов.

Зона ответственности Эскадры простиралась от фиордов русской Лапландии до берегов Египта, она охватывала весь Атлантический океан от гренландских глетчеров до легендарного

мыса Доброй Надежды, от Нордкапа до Кейптауна...

Ее подводные лодки, не ведая суеверий, ныряли в глубины клятого Бермудского треугольника и Саргассова моря, они уходили к айсбергам Антарктиды и ещё дальше - огибая Австралию - в Японское море. Их округлые, похожие на осьминожьи тела черные рубки всплывали и в Атлантическом океане, и у библейских берегов Средиземного моря. В иные годы подлодки Эскадры стояли у причальных стенок Александрии и Тартуса, Дубровника и Кронштадта, Аннабы и Гаваны. Мы представляли наш флот в Египте, Ливии, Югославии, Сирии, на Кубе и в Алжире, в Тунисе и Великобритании...

Было время, время почти античных героев, когда к причалам Полярного подводные лодки возвращались после годичной боевой службы ободранные океанскими штормами до красного сурика, с промятыми рубками, с сорванной обшивкой, так, что торчали баллоны ВВД. Сам видел, как одна из таких геройских доходяг входила в гавань с орлом на мостике. Молодой орел, перелетая Средиземное море, обессилел и сел на всплывший вдруг стальной "остров". Так и доплыл до Полярного, невольно став символом Четвертой эскадры.

Из дальних морей подводные лодки возвращались на пределе технических и человеческих возможностей. Первыми их встречали и подводили к пирсам видавшие виды катера-буксиры - так подхватывают под руки изнемогшего странника у родительского порога. А по трапам сходили на берег люди, которых и в самом деле впору было подхватывать, поскольку они едва держались на своих ногах, предательски обмякших после многомесячного заточения в отсеках. Сами того не ведая, подводники Эскадры ставили рекорды человеческой выносливости. Подводные лодки по году, а в отдельных случаях по 18 месяцев несли боевую службу в отрыве от баз. Младенцы вырастали без отцов, а когда те возвращались, долго дичились и называли их не "папами", а "дядями".

Это на Четвертой эскадре и это про её корабли была написана песня "Усталая подлодка": "...тебе известно лишь одной, когда усталая подлодка из глубины идет домой". Было время, когда сей гимн подводников гремел во всех ресторанах Ялты и Полярного, Северодвинска и Владивостока, Кронштадта и Севастополя...

Четвертая эскадра - единственная в своем роде военная машина, которая выталкивала в Мировой океан подводные лодки с четкостью гранатомета. Дьявольский конвейер работал бесперебойно много лет: 10 лодок уходят на боевую службу, 10 лодок готовятся на смену, 10 лодок, только что вернувшиеся, восстанавливают свою боеготовность. Одна бригада уходила из

Средиземного моря, другая немедленно занимала её позиционные районы. И так год за годом - более четверти века...

Эскадра входила в первый эшелон ударных сил Северного флота и потому готова была первой вступить в подводную схватку с вероятным противником. Про неё говорили: "Как объявили в 41-м году боевую тревогу, так и забыли дать "отбой".

Любой военный конфликт на Ближнем ли, Дальнем Востоке отзывался здесь, в Екатерининской гавани, ревунами боевых тревог и грохотом тяжелых ботинок бегущих к подводным лодкам матросов. Они уходили в "горячие" моря и патрулировали там, открыв передние крышки торпедных аппаратов. Готовые к бою и походу. Готовые к любому повороту событий...

Во время арабо-израильской войны 1967 года подводная лодка Б-31 получила приказ следовать в восточную часть Средиземного моря. На переходе в центральном посту вспыхнул объемный пожар неукротимой силы. Заживо сгорели четыре моряка. Впервые после Великой Отечественной войны их хоронили в море... Но подлодка Б-31 все же вышла на боевую позицию в залив Сидра.

Несколько суток крейсировала подводная лодка Б-409 в "зоне жизненных интересов СССР", имея приказ топить любую цель, вошедшую в запретный район.

На плечи подводников Четвертой эскадры легла основная тяжесть противостояния в Мировом океане. Об их действиях докладывали президентам США и генсекам СССР.

Самой яростной, самой опасной схваткой советского и американского флотов за все десятилетия Холодной войны была та, что разыгралась поздней осенью 1962 года. В ответ на морскую блокаду США Кубы Хрущев приказал бросить в Карибское море подводные лодки. В случае перехвата советских судов они должны были нанести по американским кораблям удар из-под воды. Выбор главкома пал на Четвертую эскадру. Четыре её подводные лодки Б-36, Б-59, Б-130 и Б-4 - под флагом капитана 1-го ранга Виталия Агафонова отправились из Полярного в Саргассово море. Это была самая настоящая авантюра, вызванная обстоятельствами почти что военного времени: направить подводные лодки, приспособленные к условиям Арктики, в жаркие тропические моря.

Шли в неведомое... Напрягало нервы и то, что впервые подводники брали с собой в дальний поход торпеды с ядерными зарядами - по одной на каждую лодку. Тогда, в 62-м, их бросили под американские авианосцы, как в 41-м бросали пехоту - их отцов - под немецкие танки. Вдумайтесь в этот расклад: на каждую агафоновскую подводную лодку приходилось по

противолодочному авианосцу (40 самолетов и вертолетов) и свыше 50 кораблей, оснащенных изощренной поисковой электроникой. И это не говоря уже о том, что поле брани освещалось гидроакустической системой СОСУС. За всю историю мирового подводного флота никому и никогда не приходилось действовать во враждебных водах против такой армады противолодочных сил! Тем не менее "великолепная четверка" бросила вызов большей части американского флота и вела свою безнадежную игру умело и дерзко. А Б-4 под командованием капитана 2-го ранга Рюрика Кетова и вовсе сумела уйти от превосходящих сил неподнятой. Это ли не мировой рекорд неуловимости и подводницкого мастерства?

Еще гросс-адмирал Дениц называл Полярный "осиным гнездом советских подводников". Не лучшего мнения были о нем и натовские адмиралы. В западной прессе нас называли "русскими пиратами", хотя ни одного корабля мы не потопили.

Мы тоже не стеснялись в выражениях своих чувств к "вероятному противнику". В рубке дежурного по эскадре висел график пролета американских разведывательных спутников. Они вели фотосъемку нашей базы из космоса. Матросы, изучив график, стали выкладывать на причале из свежих досок коротенькое слово из трех букв, на что уходило всего семь досок и один короткий обрезок. Слово это появлялось за несколько минут до подлета очередного спутника-шпиона. То был персональный привет от подводников Четвертой эскадры Пентагону. Оценили ли там стихийный юмор советских подводников - неизвестно, но родное начальство, спотыкаясь о разложенные доски - "убрать к чертовой матери!", совершенно не догадывалось о нештатном "канале космической связи".

"Такая смерть, что не собрать костей..."

Впрочем, Эскадра не только демонстрировала свой флаг в горячих районах планеты. По данным гравиметрической разведки, которую провели подводники Эскадры, был осуществлен полет в космос первого человека с планеты Земля. Именно для этой цели в сверхдальний поход ещё в 1958 году были отправлена из Арктики в Антарктиду дизельная подводная лодка Б-82 под командованием капитана 2-го ранга Геннадия Швецова (второй командир И. Гуляев). 135 суток длилось это единственное в своем роде плавание, достойное жюльверновской фантазии: через два полярных круга - Северный и Южный, через экватор - от белых медведей к пингвинам. Потом Юрий Гагарин приедет на Север к подводникам и скажет им: "Ваши подводные лодки так похожи на космические корабли..."

С теми же - научными задачами выходили за экватор к

берегам Южной Америки подводные лодки Б-80 (командир капитан 2-го ранга Н. Рензаев) и Б-75 (командир капитан 2-го ранга М. Мальков). А подводная лодка Б-73, переименованная в "Лиру", и вовсе стала кораблем науки. Неоднородность гравитационного и геомагнитного поля Земли существенно сказывалась на точности полета ракет. Надо было создавать абсолютно новые карты нашей планеты - геомагнитные. Считалось, что погруженная подводная лодка идеальная "платформа" для изучения этой невидимой глазу ипостаси. Вот тогда-то, за три года до первого старта "Востока" с человеком на борту, и отправились в океаны подводные лодки из Полярного и с Камчатки. В их отсеках среди военных моряков находились и геофизики, которые через каждые 90 миль замеряли магнитное поле Земли, составляли уникальную геомагнитную карту.

Космонавты охотно приезжали к подводникам в Полярный: лазали по отсекам, парились в сауне и поднимали чарку за содружество тех, кто пашет космос и гидрокосмос.

Из всех советских подводных лодок первой в Атлантический океан вышла лодка Четвертой эскадры. Это случилось в 1957 году (заметим, спустя ровно сорок лет после того, как в Атлантике побывала русская подводная лодка "Святой Георгий"). Б-77 под командованием капитана 3-го ранга Аркадия Михайловского совершила поход в Северную Атлантику на полную автономность. Она же первой в истории отечественного подводного флота пересекла экватор. Именно Б-77 проложила тот великий путь, которым потом пойдут бригады и дивизии подводных лодок Северного флота.

Осваивались тропики, осваивались и льды, точнее, подледное пространство. Подводная лодка С-347 под командованием капитан-лейтенанта Владимира Чернавина (будущего главкома ВМФ СССР и РФ) ушла под лед на полный радиус подводного хода. Рекорд пребывания подо льдом они установили, поставив на карту свои жизни. Переменившийся ветер вызвал подвижку ледяных полей, которые накрыли расчетную точку всплытия. Ценой невероятных усилий экипаж "эски" сумел выйти на чистую воду и вернуться в родной Полярный.

Подводные лодки Четвертой эскадры первыми испытали силу ядерного подводного удара. Контр-адмирал Иван Паргамон: "Моя подлодка С-19 находилась на якорных бочках в надводном положении на расстоянии 1400 м от эпицентра... Мне "посчастливилось" увидеть жуткое зрелище, наблюдая в специальные оптические устройства, защищенные от светового излучения разорвавшейся бомбы. На глазах вырастал огненный купол грибовидного облака. В его районе взметнулись вверх

раскаленные горящие обломки корабля-смертника..."

Такая смерть, что не собрать костей.

Такая жизнь, где ничего не светит...

Эту горькую песню написали о "Курске". Но сорока годами раньше Эскадра и Полярный пережили подобную трагедию, которая разыгралась прямо в Екатерининской гавани: на подводной лодке Б-37 рванул весь боезапас торпед. Чудовищный взрыв потряс подплав и город. Подводная лодка готовилась к боевой службе в Карибском море. Причины взрыва не ясны до сих пор. А страна, упоенно строившая коммунизм, так и не узнала о мгновенной гибели двух подводных лодок и ста двадцати двух человек.

Мы жили на улицах Лунина, Колышкина, Видяева, Гаджиева, названных именами тех, кто не вернулся в Полярный из боевых походов. Мы жили в их домах и казармах, мы уходили в моря от их причалов, мы учились тушить пожары и заделывать пробоины на их уцелевших и устаревших подлодках. Четвертая эскадра унаследовала их боевые ордена на своем знаменном флаге Красного Знамени и Ушакова 1-й степени. Мы дышали их воздухом через люки своих подлодок, мы определялись по одним и тем же ориентирам. И нам не надо было толковать о традициях и преемственности поколений. Ведь боевую тревогу, сыгранную в 1941 году, нам отменили лишь в 1991-м. В грохоте и лязге бешеного подводного конвейера, каким была все эти годы Четвертая эскадра, мы иногда замечали тихих пожилых женщин, которые время от времени появлялись в Полярном и так же незаметно исчезали. То были вдовы тех самых героев-подводников, чьи имена значились на наших уличных табличках, - вдовы Федора Видяева, Ивана Гандюхина, Магомеда Гаджиева. Украдкой крестились на бывшую церковь Николы Морского, перестроенную в штаб тыла эскадры. У их мужей не было могил, они остались в глубинах Баренцева моря, вот и навещали они их там, откуда они ушли навсегда.

Дух отчаянного ухарства, гусарского небрежения к смерти к огромным пространствам, к океанским безднам и всем невзгодам жил на Четвертой эскадре.

Подводная лодка возвращается домой после 18-месячной боевой службы. Вторую новогоднюю ночь экипаж встречает в море. Тоска... В Гибралтарском проливе командир вызывает на мостик гармониста, его привязывают к перископу - чтоб повыше и послышнее. Матрос растягивает меха, и удалая песнь с залихватскими переборами несется от Европы до Африки. Подходит испанский фрегат, наводит на лодку прожектор. А, русские идут... И в сторону.

Принцесса сделала свой выбор

Теперь, изредка собираясь вместе, они и сами в это почти не верят: неужели это мы так плавали? Неужели это мы избороздили все океаны планеты?

Неужели это мы были так молоды и дерзки?

Теперь от этого былого величия не осталось следа даже в музеях родного Полярного. Лишь былой "вероятный противник" оценил нечеловеческий ратный труд Эскадры. И поставил на прикол наши "фокстроты" в Англии и Америке, в Германии и Австралии - себе на память.

Право, вероятный противник уважает российских подводников больше, чем собственное начальство. Когда на 100-летие британской королевы-матери в Портсмут пришли подводные лодки всех великих морских держав, принцесса Анна, покровительница подводного флота Британии, удостоила посещением только подводную лодку "Вологда" из состава Четвертой эскадры. Советники принцессы знали, какой корабль достоин монаршей чести.

Я никогда не пойду на Зеленый Мыс - корабельное кладбище под Мурманском, где вместе с другими боевыми кораблями и рыбацкими судами ржавеет и наша подводная лодка Б-409. Видеть остов родного корабля так же страшно, как взирать на останки близкого человека. Мой товарищ и коллега, служивший на точно такой же "букашке", только на Тихоокеанском флоте, капитан 2-го ранга Владимир Тыцких написал по сему грустному поводу стихи, которые легли на душу, конечно же не мне одному.

Весь мир играл в Холодную войну,

Мы уходили молча от причала И загоняли лодку в глубину

И нас она из бездны поднимала.

В походах с февраля до января Мы никого запомнить не просили,

Каких утрат нам стоили моря,

Каких земля нам стоила усилий.

Но, видевший в лицо вселенский мрак,

Теперь, ввиду открывшихся сомнений,

Я офицерский китель на пиджак Сменил почти без горьких сожалений.

И командир мой бывший, и старпом,

Шинельки сняв, живут отныне с толком,

А лодка наша списана на лом,

Как говорят на флоте - "на иголки".

И, никому не предъявляя счет,

Ржавея в грязной бухте, словно в луже,

Она лежит на дне и молча ждет Прощения за боевую

службу...

О том, как надо увековечивать память наших моряков и кораблей, показало недавно акционерное объединение Мосэнерго. Сбросились московские энергетики кто сколько мог и поставили на Кузьминском кладбище уникальный морской памятник первому советскому атомному ракетоносцу К-19. Ставили жертвам ядерной аварии, а получился монумент всему экипажу, точнее, всем экипажам, ходившим на "Хиросиме" в моря.

В отрезанном от России городе Калининграде сердобольная женская душа директор Музея Мирового океана Светлана Сивкова по-настоящему увековечила память Четвертой эскадры: добилась того, чтобы к музейной набережной поставили одну из последних субмарин 641-го проекта - натруженную "рабочую лошадь" Великой подводной армады.

Она сокращалась, как шагреневая кожа, превращаясь из эскадры в дивизию, потом в бригаду, теперь уже почти в дивизион. Как и все великие армады, она исчезла, моя эскадра. Она умерла вместе со страной, породившей её. Остались в Полярном только несколько подводных лодок у старых причалов - сторожить её былую славу, которая развеялась, увы, как дымок дизельного выхлопа на свежем морском ветру.

Сегодня запросто можно купить кортик, любой орден и даже новый чин. Нельзя купить лишь походные мили, морскую соль на погонах, не купишь предельную глубину, которая обжимала твой корабль до стона стальных ребер; не купишь корабельное застолье в тесной кают-компании, и, конечно же, ни за какие деньги не изведать того мужского счастья, когда летит к тебе по причалу твоя любимая женщина назло всем разлукам...

Политики приходят и уходят, меняются идеологические системы и даже "общечеловеческие ценности", но всегда останутся в чести морская отвага, воинское мужество, флотское братство.

Если отбросить все суетное, мелкое, мерзкое, что было в нашей службе, перед глазами встанет самое памятное: вздыбятся валы океанского шторма, а между ними - утлый железный челнок - мостик подводной лодки, ныряющей посреди разбушевавшейся Атлантики, и хоровод молний по горизонту, и нос корабля, упрямо размалывающий накатные волны, да два твоих верных спутника, пристегнутых цепями к перископной тумбе - вахтенный офицер да матрос-сигнальщик.

И курс на "чистый норд" - на север.

Домой!